+ = totalförlust

KRONOLOGISK REGISTER

15.8.39	Havsbandet	+ Utbränd i Göteborgs skärgård
25.8.39	Anna	+ Ubåtskollision 150′ Ö. Aberdeen
24.9.39	Gertrud Bratt	+ Torpederad 12′ SO Jomfruland
25.9.39	Silesia	+ Torpederad 45′ WNW Egerö Fyr
28.9.39	Nyland	+ Torpederad 17′ W Hvidingsöy.
30.9.39	Gun	+ Torpederad 30′ NW Hanstholm
2.10.39	Mercia	+ Kapad vid Hanö, konfiskerad.
8.10.39	Vistula	+ Torpederad 45′ NO Unst.
14.10.39	Wanja	+ Grundstött , vrak vid Orkney
20.10.39	Gustaf Adolf	+ Torpederad 40′ NO Shetlandsöarna
23.10.39	Albania	+ Minsprängd 8′ NO Humber Light
23.10.39	Jupiter	+ Uppbringad och konfiskerad
10.11.39	Rosendal	+ Vrak vid Vinga
12.11.39	Sumatra	+ Grundstött, vrak i Hoogly River
19.11.39	B.O.Börjesson	+ Minsprängd 3′ NO Humber
26.11.39	G.E.Reuter	+ Torpederad 14′ WNW Fair Isle
1.12.39	Marianne	Bomskadad utanför Helsingfors
3.12.39	Rudolf	+ Torpederad, N 56° 15′ - W.1° 25′
6.12.39	Vinga	+ Torpederad 123′ NO Tyne
7.12.39	Bertha	Beskjuten vid Utlängan
8.12.39	I.W.Winck	+ Kollision på Themsen
8.12.39	Donia	Kapad på svensk vatten, släppt
12.12.39	Torö	+ Minsprängd vid Falsterbo.
13.12.39	Algol	+ Minsprängd vid Falsterbo.
13.12.39	Manligheten	Paravansvepsexplosion vid Vinga
15.12.39	Ursus	+ Minsprängd i Themsenmynningen
16.12.39	Lister	+ Minsprängd , N 55° 10′ - O. 3° 2′
20.12.39	Adolf Bratt	+ Minsprängd 6′ NW Terschelling
20.12.39	Mars	+ Minsprängd 1½′ W. St Marys fyr
20.12.39	Vega	+ Minsprängd vid Terschellings Bank
21.12.39	Mars	+ Torpederad, N 57° 30′ - O. 0°37′
21.12.39	Carl Henckel	+ Torpederad -"- -"-
28.12.39	Norden	Bombskadad i Åbo hamn.

HAVSBANDET 15.8.39

FRÅN IDYLL TILL KATASTROF - EN FÖRANING AV TIDER SOM SKOLA KOMMA...

Rapport

Avgick Göteborg tis 15.8.39 på ordinarie tur i norra skärgården till Stora Vaholmen, Hjuvik,Knippla,Hyppeln och Rörö. Däckslast div, lådor och paket. Djupg F. c:a 5′- A. 7′. Besättning 7 personer (styrman var ej med) C:a 30 passagerare ,varav 8 kvinnliga. Totalförstört av brand 15.8. c:a kl 18.05 i Varhomssundet vid skäret Biskopen. 6 personer skadade. Befh på bryggan. Vackert väder med laber NW bris och god sikt. Fartyget kondemnerat

Rapport

Tis 15.8 kl 17.20 avgick Havsbandet på ordinarie tur från Träpiren i Göteborg till Stora Varholmen m.fl stationer i Göteborgs norra skärgård med c:a 30 passagerare och styckegods ombord. NW laber bris, klar sikt. Kl 18.05 strax efter det fartygetpasserat Porsholmen varskoddes jag på bryggan av såväl maskinisten som en besättningsman att eld utbrutit ombord. Jag försökte omedelbart att genom dörren på övre däck komma akteröver för att organisera släckningsarbetet men fann hela salongen full av rök tjock rök som omöjliggjorde framträngande där. Jag försökte då komma akteröver genom mellandäck men tvingades av eld och rök att vända. Jag beordrade rorsman att styra närmare land och begav mig sedan upp på båtdäck för att om möjligt komma akteröver den vägen. Härvid fann jag dock att elden spritt sig. så att till och med livbåten antänts. Sedan jag av 2 passagerare varskotts att passagerarare akterut börjat hopoa överbord,beslöt jag eftersamråd med besättningen att sätta fartyget på grund norr om Hjuviks brygga.Maskinisten hade, så fort han upptäckt elden, kopplat spolslangen men hade av eld och rök hindrats att komma ner i maskinrummet för att starta pumpen.Elden spred sig så snabbt att jag nu förstod att fartyget ej, innan det var helt övertänt, skulle nå den av mig utsedda platsen. På grund häravoch då jag ej visste hur många passagerare som var kvar ombord och vilkas liv äventyrades,fann jag, att jag måste sätta fartyget på grund på närmaste plats. Jag beslöt sätta fartyget på en liten skramma c:a 150 meter söder om Hjuviks brygga.Maskinmaböver kunde ej företagas efter som elden tvingat folket i maskin att lämna maskinrummet omedelbart efter eldens upptäckande, varför fartygetrände med full fart upp på land. Den på mellandäck befintliga anordningen för avstängande av ångtillförseln till maskin var också oåtkomlig. Efter det att ombordvarande passagerare och besättning kommit iland lämnda jag själv fartyget och rekvirerade hjälp från Göteborgs brandkår. Vid brandkårens ankomst konfererade jag med vice brandchef Nils Grönwall vilken, då det upplysts att någon människa ej befann sig ombord, ansåg det lönlöst att med hänsyn till brandens omfattning släcka branden.Fartyget förstördes helt av elden. Det har ej kunnat utrönas var eller på vilket sätt

HAVSBANDET 15.839

elden uppstått. Enligt de personer som först observerade elden synes det dock som om elden utbrutit i eller i omedelbar närhet av maskinrummet. Föreskriven eldsläckningsmateriel fanns ombord men e,den hade, då den upptäcktes, fått så stor spridning att inga släckningsåtgärder kunde vidtagas. Genom sak statsploisen i Göteborg pågår utredning rörande olyckan.

Göteborg 18.8.193
E.W.Andersson
Befh.

Besättningen (Ingen crew list)

Bfh Erik Wilhelm Andersson, Nordhemsgatan 27,Göteborg,7.12.85 (2 år ombor
Styrman John Edberg, Göteborg (EJ ombord vid olyckan)
Maskinist Karl Edvin Persson, Birgittagatan 8, Gtbg, 5.1.06 (8.6.39) 2e mask.
Rorgängare Johan Victor Konstantin Johansson, Källö-Knippla,23.5.04
Matros John Arvid Andersson, Edshultshall, 30.4.96 (9.6.39)
Matros Karl Amandus Ludvigsson, Bergås, Fiskebäck Mellan,V.Frölunda,f-10
Eldare Harry Evert Jansson, Mellangatan 16,Gtbg, 3.6.06 (11.6.39)
Vårdas på sjukhus.
Restauratris Annie Carola Olsson, Västra Liden 1, Gtbg, 22.4.16 (15.7.39)

Sjöförklaring i Göteborg ons 6.9.39 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & Sjömanshusombudsman Reinh.Bråkenhielm

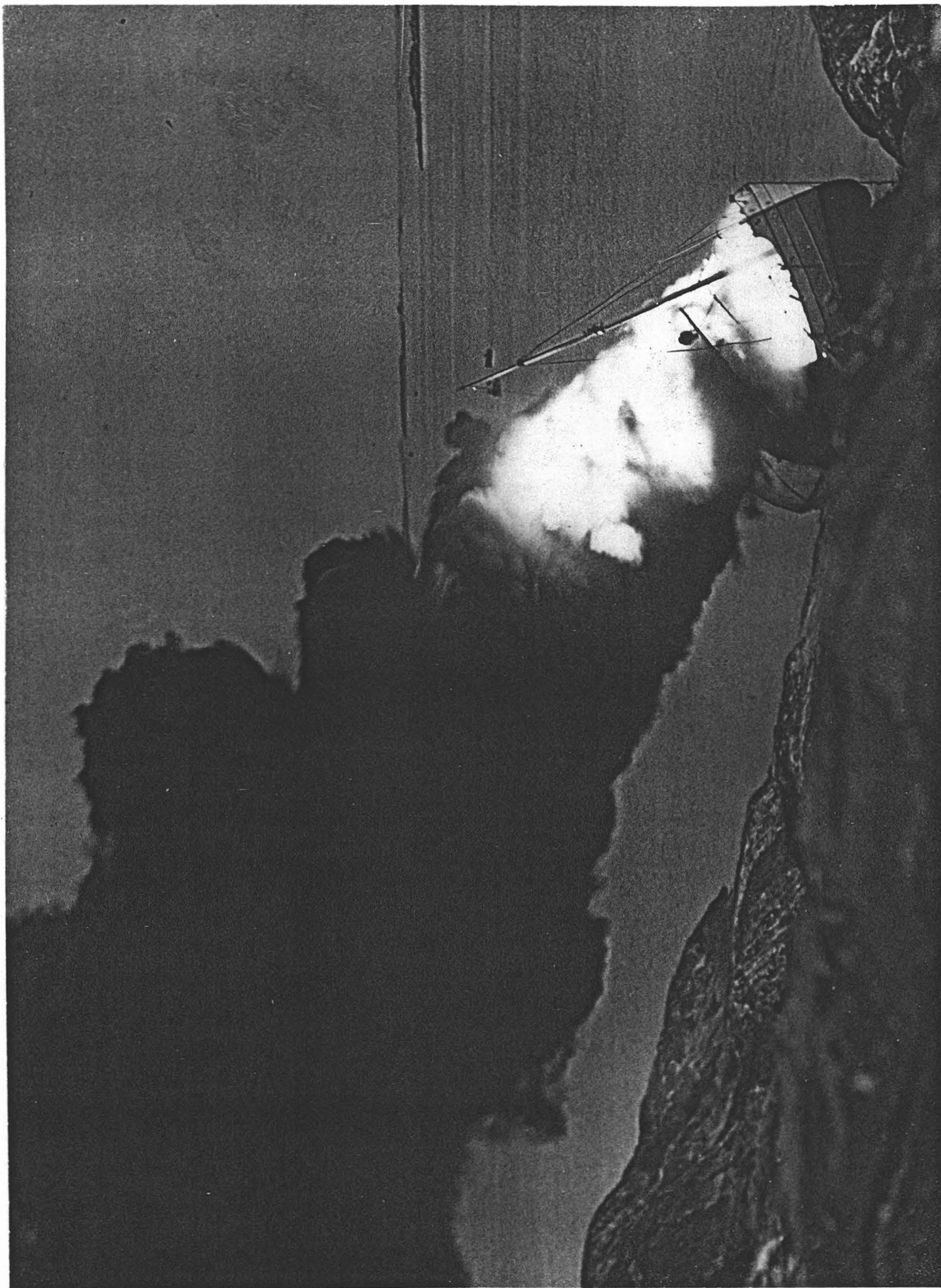
Inget ombud från Heimdal i vilket fartyget var försäkrat för 15000 kr.
Kamrer Svensson från rederiet infunnit sig.

Följande rapporter upplästs från Statspolisens förhör:

Befh Andersson: Ett 40-tal passagerare medföljt. Befh hela tiden på kommandobryggan efter avgången, liksom rorgängaren Johan Johansson,Knippla. I maskin hade maskinist Persson och eldare Jansson vakten. Strax norr om Porsholmen kl 18.05 kom maskinist Persson fram på fördäck och ropade att det brinner nånstans ombord. Befh gått ut på övre mellandäck men där slog tjock rök emot honom och han måste gå tillbaka till bryggan. Han skyndade då ner på fördäck och öppnade en dörr till mellandäck för att ta sig akteröver men möttes av tjock rök och återvände till bryggan. Sagt åt rorsman att hålla närmare land varpå han klättrat upp på akterdäckets tak för att ta sig akteröver till passagerarna.Där mött 2 personer som kom akterifrån och ropade att det var omöjligt att ta sig dit. Befh återvänt till bryggan Beslöt nu sätta fartyget på land. Innan land nåtts hade flertalet passagerare kastat sig överbord. Maskinist Persson hade inte kunnat ta sig ner i maskin som gick för fullt även efter det fartyget ränt upp på land.Folk på fördäck kunde då hoppa direkt ner på klipporna varvid flera passagerare skadat sig.

Forts

HAVSBANDET 15.8.39



Havsbandet vid Hjuvik den 15 augusti 1939.

HAVSBANDET 15.8.39

Maskinist Persson: Sedan Älvsborg passerats hade han och eldaren tömt slagg och aska i sjön genom ett fönster om BB. Det var aska och slagg som var kvar från slaggningen i Göteborg. Persson hade, då fartyget befann sig i närheten av Porsholmen, av värmen i maskinrummet tvingats gå upp å däck där han satt sig på en bänk bredvid maskinnedgången.Även eldaren kommit upp och gått till pentryt för att få en kopp kaffe.Då gick Persson ner igen och sprutade bl.a vatten på gejdrarna innan han efter ett par minuter åter gick uppför lejdaren till huvuddäck. Kommen i jämnhöjd med maskinkappen hade han på kappens utsida känt brandrökslukt och åter gått ner i msakin
-r han dock inte sett någon eld elèr känt röklukt,varför han så gott som genast återvänt upp mot huvuddäck. Då han kommit halvvägs på lejdaren slog lågor och rök ut från någon plats längst akterut på maskinrummets STB-sida
-n trängde fram med mycket stor hastighet. Eldaren, som just återvänt för att gå ner i maskin,drevs likeom Persson upp på huvuddäck. Elden spred sig blixtsnabbt till hela mellandäck och via trappan upp till överdäck och gjorde all vistelse i mellandäck i närheten av maskinkappen omöjlig. Det gick följaktligen inte att ta sig ner i maskin för att starta vattenpumpen. En av passagerarna, rorgängare Hugo Zachrisson,hade sprungit fram och varskott kapten om branden.Alla som vat på mellandäck drevs av eld och rök fram till fördäck där de uppehöll sig tills båten ränts på land. -
Brandorsak: Det hade funnits oanvänt trassel och några tillslutna burkar målarfärg i ett mindre träskåp i närheten av den plats i maskin om STB där elden först iakttagits. Under veckan före branden hade målningsarbeten -förts i maskinrummet men trassel och trasor, som använts,hade i regel kastats direkt i fyren eller i en plåtburk på durken för om maskinen. Linolja i slutet kärl hade förvarats akter om det s.k. lastrummet, ett mindre förrådsrum under huvuddäck. 10-15 liter fotogen förvarats i en damejanne med skruvlock som stod på durken längst akterut om STB i maskinrummet och där fanns även i ett plåtkärl med skruvlock en mindre kvantitet kalciumkarbid som använts till karbidlamporna i maskinrummet. Belysningen i maskin vid tiden för branden utgjordes av 4 st från taket upphängda karbidlampor utan skyddsanordning för lågan. Samtliga torde ha varit tända. Den ångdriva belysningsgeneratorn utan ackulmulator hade inte varit igång sedan söndag 13.8. Det fanns följaktligen ingen ström på belysningsnätet.

Eldare Jansson: Slaggat pannan i Göteborg och efter det Älvsborg passerats slängt aska & slagg överbord genom en öppning om BB. Omkring 18.07 gått upp på däck och funnit att båten var så ~~xxxx~~ långt från Stora Varholmen att han ansett sig ha tid till en paus och gått över till pentryt om STB för en kopp kaffe.Maskinisten hade då gått ner istället. När han fått sin kaffekopp känt brandrökslukt,ställt ifrån sig koppen och skyndat tillbaka

HAVSBANDET 15.8.39

till maskinrummet eftersom han trott att skorstensspjället fallit igen. Då han skulle gå nedför lejdaren kom maskinist Persson just upp med stor fart och eld och rök vällde fram från maskinrummets STB-sida. Jansson sett eld i brösthöjd längst akterut om STB i maskinrummet. Jansson och Persson sprungit upp på huvuddäck för att koppla en slang men röken vällde ut genom dörren och öppningarna i maskinkappen så att slangen inte kunde kopplas och det var omöjligt att ta sig ner och starta pumpen. Det brann efter några minuterpå utsidan av kappen och eld och rök drev ut alla på fördäck. Jansson gjort ett försök att nå en vridkran genom en öppning i Kappen om STB för att stänga ångtilloppet till maskinen,men efter att ha vridit kranen ett par varv måste han fly ut på fördäck. Detta hde inte inverkat på maskinen som fortsatt att gå med full fart.Då båten rände upp på land stod Jansson längst förut och föll av stöten överbord och skadade vänster häl och fotleden varför han förts till Sahlgrenska i Göteborg och inlagts där. Eldens snabba spridning kan förklaras av att det funnits rätt mycket spillolja i maskinrummet och tjocka lager av målarfärg på de nymålade skotten. Fotogen ofta skvätt ut vid påfyllning av lamporna och blandat med spilloljan. Dessuto alltid mycket varmt i maskinrummet. Det låg en kolbox på vardera sidan av ångpannan.

Rorgängare Johansson: Stått till rors.Befh på bryggan. En passagerare, rorgängaren Hugo Zachrisson, kommit fram på fördäck under bryggan liksom maskinist Persson och ropat att det brinner. Elden spritt sig med stor hastighet över hela fartyget. När Havsbandet rände på land hade elden nått styrhytten.

Matros Ludvigsson: Spolat däcket vid avgången,sedan bröjat sälja biljetter när fartyget kommit mitt för fiskhamnen. Ett tiotal personer på huvuddäckets mellan- och akterdäck, c:a 25 personer på överdäck, allt som allt c:a 35 passagerare. Efter att ha sålt biljetter gått till pentryt och ätit och skulle just dricka kaffe då rök började bolma ut från maskinrummet. Tillsammans med några andra sprungit fram till maskin och sett att det brann där.Sprungit fram på fördäck och ropat till kapten på bryggan:" Det brinner!" Närhan skulle ta sig in i mellandäck igen var det svart av rök där.Sprungit fram på fördäck och ropat till kapten igen att det brinner. De ombord som befann sig akterut kunde inte ta sig föröver och vice versa.Stukat högra hälen då han hoppade ner på klipphällarna sedan fartyget ränt på land och hade haft svårt att gå sedan dess men ännu ej sökt läkare.

Matros Andersson: Befann sig invid styrmanshytten då eld och rök trängde ut från maskinrummet. Röken hade med stor kraft vällt ut genom nedgångsdörren till maskin och spridit sig så snabbt att det visat sig omöjligt att koppla slangen och starta pumpen.

HAVSBANDET 15,8.39

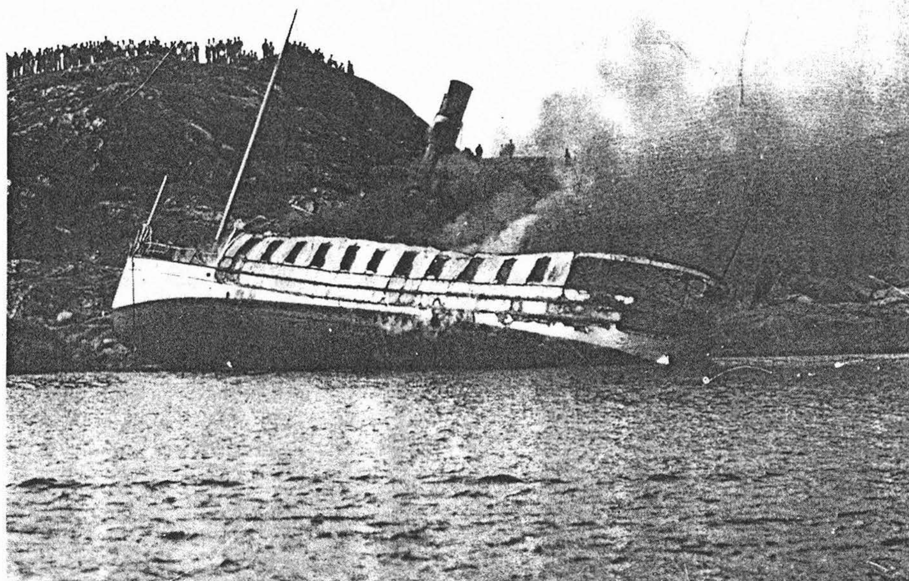
Restauratrisen Olsson: Hade in hytt om STB under huvuddäckets akterdäck, penteriet låg om STB å huvuddäckets mellandäck. Kokat mat och kaffe där på ett fotogenkök. Inte varit i sin hytt efter kl 09 den 15.8. Stod i pentryt ochhade just slagit upp kaffe åt eldare Jansson då hon genom den öppna dörren såg rök välla fram genom en större öppning i maskinkappen Om std. Eldaren Jansson hade skyndat till maskinrummet medan hon själv stängt pentrydörren för att inte få in rök där.Då hon efter någon minut öppnade dörren såg hon eld slå ut genom kappöppningen varvid hon sprungit från pentryt och fram till fördäck där hon uppehållit sig tills fartyget ränts på land.

F-gängare Hugo Zachrisson,Knippla: Medföljt som passagerare för att resa till Knippla.Suttit på en bänk om BB i huvuddäckete mellandäck och pratat med kontorist Barbro Persson från Göteborg. Då båten var i närheten av Porsholmen kom maskinisten upprusande och yttradenågot om att det var eld i akterskottet i maskinrummet. Omedelbart därpå hade rök börjat bolma ut från kappen och hastigt spritt sig midskepps. Sett maskinisten och eldaren försöka koppla en slang vilket misslyckats på grund av eldens snabba spridning. Zachrisson sprungit fram till fördäck och varskott befh på kommandobryggan.

Grosshandlare Gunnar Svalander,Ålandsgatan 4,Göteborg: Medföljt som passagerare för att åka ut till sommarstället på Hyppeln.Hade en fru Hultgrenmed sig och sin son Yngve. Suttit längst akterut på det icke inbyggda huvuddäcket. Känt röklukt och strax därpå genom de öppna dörrarna in till mellandäck sett eldslågor i mellandäck intill maskinkappen.Skyndat fram till skjutdörren till den inbyggda delen av akterdäcket och funnit att dörrhandtaget fallit i golvet vid något tidigare tillfälle.Det hade dröjt innan nåon i sällskapet hade hittat handtaget.Hjälpt till att ta fram livbälten av vilka några varit söndriga.Omöjligt att ta sig föröver genom mellandäcket.Klättrat på BB-sidan upp till överdäcket.Han hade då sett att det brunnit i fortsättningen uppåt räknat på samma skott.Kastat sig överbord fårn överdäckets akterdäck.

Yngve Svallander, 19 år,son till grosshandlaren: Han och fadern jämte ngr andra personer uppehållit sig längst akterut på den öppna delen av huvuddäcket från vilket en skjutdörr ledde in till aktersalongen. Dörrens handtag fallit i golvet efterdet de passerat dörren. Suttit där och sett rök komma ut på STB-sidan men trott att detvar skorstensrök.Känt brandlukt och undersökt förhållandet närmare och då sett att röken trängde ut på båda sidor av fartyget. Samtidigt genom fönstren och skjutdörren sett att eld slagit ut genom såväl BB som STB dörrar mellan mellandäcket och aktersalongen. Kan inte säga om dessa dörrar varit öppna eller ej. Sedan handtaget satts på plats öppnat skjutdörren och passagerarna i akter-

HAVSBANDET 15.8.39



Ett unikt foto på ***Havsbandet*** *då den förstördes av brand den 15 augusti 1939. Copyright Stig Nyberg.*

salongen trängt sig ut på den öppna delen av däcket akter. Delat ut livbälten från en låda. Åtminstone 5 livbälten varit trasiga .Far och son från utsidan av fartyget klättrat upp på överdäcket där ingenting syntes i röken.Kastat ut några livbälten till personer som simmat omkring utan sådana. När elden spritt sig dit måste han liksom fadern hoppa överbord.

Yrkeslärlingen Walter Reinhold Utbult,Rörö Apelvik, f-1923:passagerare. Suttit på en bäbk vid bordningen av BB huvuddäcks mellandäck snett emot nedgången till maskinrummet.Maskinisten och eldaren kommit upprusande och maskinisten sprungit fram på fördäck och ropat till kaptenen att det brinner.Eld och rök slagit ut genom dörröppningen till maskinrummet. Utbult skyndat ut på fördäck och genom dörren sett att det inte varit någon eld akter om maskinrummet eller invid skottet mellan akter- och mellandäcken. Elden hastigt trängt ut genom öppningen i maskinkappen och vidare uppför trappan till överdäck och så gott som omedelbart spärrat passagen mellan för- & akterdäcket. Varit kvar på fördäck tills hon ränt iland då han hoppat ner på klipporna.

Kontorist Barbro Ingegärd Persson,Storängsgatan 1,Gtbg, f-02: På väg till sommarstället på Rörö. Suttit på en bänk invid maskinkappen.Även maskinisten suttit där en kortare stund men strax norr om Porsholmen rest sig och gått ner i maskin.Persson rest sig och gått fram till ett fönster om BB och stått där.Kort därpå kom maskinisten och eldaren upprusande följda av kraftig brandrök som på några minuter fyllt mellan- och huvuddäck.Alla rusat ut på fördäck.De som var akterut blivit avskurna från at gå föröver. Då båten rände på land med full fart kastades hon överbord

HAVSBANDET 15.8.39

och hamnade i vattnet mellan båten och klippan.I fallet stukat vänster handled och blivit oförmögen till arbete.

Fartygsinspektör Bele Nyström,Fröolundaborg: Suttit om BB akterut på överdäck och några minuter över 18 känt röklukt och bett en av passagerarna stänga en dörr mellan aktre överdäck och aktre mellandäck för att slippa bli besvärad. Någon halv minut därefter sett eld slå ut ur fönstret till en kapp belägen omedelbart akter om ett skott mellan övre mellandäck och övre akterdäck. Förstått att eld utbrutit ombord och genast börjat hjälpa till att dela ut livbälten. Sedan hoppat överbord tillsammans med en kvinna och hennes 7-åriga dotter.Alla tre upptagits av en tilldkyndande båt.

Köpman Rickard Lundgren,Kastellgatan 18,Gtbg, f-79: På väg till Hjuvik. Uppehållit sig på övre döck om BB och då Porsholmen passerades sett kraftig svart brandrök bolma upp genom trappan och fylla övre mellandäck och genom dörrarna tränga ut över akterdäck. Passagerarna till en början lugnat sig,men då röken tilltagit och även lågor börjat slå upp på övre däck hade en del av dem satt på sig livbälten och hoppat överbord.Flera hoppat utan att först förse sig med livbälten. Någon kastat ner såväl livbojar som livbälten till dessa simmande personer. Fått den uppfattningen att elden utbrutit i eller i omedelbar närhet av maskinrummet.

Kontorist Bengt Widlund,Erik Dahlbergsgatan 28,Gtbg, f-20: Vid tillfället legat och slumrat på en bänk om BB på huvuddäckets akterdäck. Hört rop om eld och rest sig upp. Sett rök och gnistor slå fram genom en dörr till maskinrummet.Elden hastigt spridit sig och han hade förstått att det inte gick att ta sig till fördäck. Sökt sig ut på den öpnna aktersta delen av däcket men funnit dörren stängd och utan handtag.Handtaget fallit ner på utsidan men hittades av någon av dem som var utanför och dörren öppnats.På utsidan av fartyget klättrat upp till övre akterdäck och vidare upp på dess tak.Sedan sprungit ~~xxxxx~~ föröver på taket och nått fördäck den vägen.

Kontorist Leif Fischer,Cederborgsgatan 7,Gtbg, f-14: Under färden suttit i aktersalongen på huvuddäckets akterdäck i närheten av dörren om STB mellan akter- och mellandäcket.Denna dörr varit stängd. Denna dörr hastigt öppnats varvid han sett kraftig svart brandrök tränga ut från maskinkappen i närheten av maskinedgången. BB mellandäck rökfyllts. Fischer och övriga passagerare i aktersalongen hindrats komma ut på det icke inbyggda akterdäcket genom att skjutdörren dit saknade handtag. Sedan detta tillrättaskaffats gått attöppna dörren. Klättrat upp samma väg som Widlund och tagit sig föröver springande på taket.

Forts

HAVSBANDET 15.8.39

Reklamtecknare Frithiof Martin Eiderman,Ingeniörsgatan 1,Gtbg, f-11: Suttit ute på det öppna akterdäcket.Känt röklukt när fartyget närmade sig Stora Varholmen.Samtidigt sett rök välla fram ur maskindörren varifrån han sett maskinisten och eldaren komma upp. Hela mellandäcket fyllts med rök på några sekunder.Måste hoppa överbord.Det gick bara några minuter från det han först uppmärksammade elden och fram till det fartyget var övertänt och han tvingats hoppa.

Kontorist Jan Sture Gullbring, Olivedalsgatan 5,Gtbg, f-18: Suttit på samm plats som Fischer. Hört rop om eld kl 18.05 och genast skyndat till en stängd dörr om STB mellan akterdäck och mellandäck, och öppnat den. Sett tjock svart rök och eldslågor slå fram från en större öppning på kapnens STB-sida. Inte sett någon eld från trapnnan till personalhytterna vars dörrar stått öppna.Elden och röken kom frånnämnda öppning. Sökt ta sig ut på den öppna delen av akterdäcket men handtaget fattades på dörren. Vänt om och försökt springa föröver i mellandäcket men då brann redan trappan upp till övre mellandäck ävensom pentryt. Vänt om och funnit att dörren utan handtag blivit öppnad.Skyndat ut på akterdäcket och på ut-sidan av fartyget klättrat upp på överdäck där någon räckt honom en liv-boj. Klättrat vidare upp till övertaket och sökt ta sig föröver där men c:a en meter från skorstenen måst vända på grund av eld och rök.Hoppat överbord akterut och tagits upp av en tillskyndadnde motorbåt.

Fartygsinspektör J.Hutchinsom-Kay, Gtbg: Upplyst att Havsbandet sjövärdighe besiktigats den 11 juli 1938 och då var allting i författningsenligt skickombord. Undersökningen av vraket försvårats av att allt trä och allt brännbart i vraket förtärts av elden.Ingenting påträffats som kunna tjäna till ledning för fastställande av brandorsaken. Å vraket kvarligg-ande rester av plåtkärl o.dyl genomgåtts i närvaro av kaptenen,styrman och maskinisten som fått redogöra för vad kärlen innehållit. Inte fram-kommit något som tyder på att ombord förekommit andra ämnen än vad som förut antecknats.

Sakkunnigas frågor: 1) Var pannan & skorstenen väl isolerade?
2) Fanns någon möjlighet att vis asktömningen denna kunnat komma in genom någon vemtil eller öppning i fartygssidan och förorsakat antäddning?

Befh Anderson: Inte från något håll anmälts att någon ombord skulle saknas Funnits 2 hytter akter om maskinrummet, en på vardera sidan med gemen-sam nedgång från mellandäck. BB hytt disponerades av maskinist Perssn och STB hytt av restauratrisen. Det slagg ochden aska som pytsats över bord var släckt genom riklig vattenbegjutning och det fanns ingen öpp-ning i BB-sidan genom vilken något kunna intränga i fartyget. Askan bars i en järnhink. Otänkbart att elden uppstått på det viset.Pannan

HAVSBANDET 15.8.39

och skorstenen var väl isolerade.Längs relingen fanns 6 livbojar upphängda. På lätt åtkomliga ställen fanns 250 livbälten. Det fanns en handpump bredvid maskinnedgången men den gjorts oåtkomlig av branden genast efter dess utbrott.

Maskinist Persson: Fått den uppfattningen att elden uppstått om STB akter om maskinrummet där restauratrisens hytt låg.Hans egen hytt legat på BB-sidan. Det gick en gemensam nedgång till dessa hytter från mellandäck. Hytterna haft varsin dörr till korridoren och hade varsin hyttventil i ytterskottet vilka dock igensatts så att hytterna fått dagsljus genom ett tvådelat gemensamt skylight,av vilket Perssons hälft varit stängt. Persson hade lämnat sin hytt kl 04.30 och då tagit sin fotogenlampa med sig ner i maskin. Persson inte rökt ombord. För luftväxlingens skull brukade dörren till hyttnedgången stå öppen och dörren till Perssons hytt hade också stått öppen. Passagerare sålunda haft möjlighet att ta sig dit ner. - Efter branden konstaterat att locket till bensindunken varit tilldkruvat och att dunken varit gel: samma sak med kärlet med kalciumkarbid. -Vid slaggningen i Göteborg hade askan lagts på plåtdurken intill pannan och släckts med vatten för att en timme senare pytsas överbord. Pytsen fyllts i maskin av eldaren och lyfts till Persson som gått med pytsen till BB reling där Persson tömt den mitt för maskinnedgången.Detta hade upprepats 6-7 gånger. Askan och slagget hade varit helt släckta. Styrmanshytten låg om STB i mellandäcks främre del.

Restauratrisen Olsson: Hennes och maskinist Perssons hyttdörrar stått öppna. Skylightet varit öppet i hennes hytt.Hennes fotogenlampa varit släckt och hon hade aldrig rökt i hytten.Möjligt för obehöriga att komma ner i hytterna. Från pentryt hade hon inte kunnat sehuruvida rökträngt ut från hennes hyttskylight eftersom dörren till akterdäck varit stängd.

KK memorial 26.9.39.

Orsaken till brandens utbrott har ej kunnat klarläggas.

Ex officio Erik O.Bergström

Havsbandets undergång Eget

Elden utbröt kl 06.15 då ångaren befann sig mitt i farleden mellan Varholmen och Hjuvik och c:a 500 meter från Hjuviks brygga.Befh på bryggan hade inte uppmärksammat något förrän vid ropet från fördäck att det brinner. Då han såg akteröver var akterskeppet insvept i svart rök som av den förliga vinden sveptes vidare akteröver.Elden spred sig explosiosartat.Då maskinisten sökte ta sig ner i maskin brann redan färgen runt maskinen och han kunde inte komma åt spakar och rattar utan måste hastigt fly uppp på däck,utan möjlighet vare sig att stoppa maskinen eller starta pumpen och det gick sedan

inte heller att koppla spolslangen på grund av eld och rök. Uppifrån nedgångsdörren i kappen lyckades han dock vrida ratten för strypning av ångtillförseln till maskinen ett par varv innan han tvingades fly.Detta tog dock inte märkbart ner fartygets fart innan det ränts på land. De ombordvarande skars av dels längst akterut och dels på fördäck då midskeppet blixtsnabbt övertändes och passagerarna akterut tvingades sedan hoppa överbord medan befh styrde mot en klippskreva han sett ut och där Havsbandet kl 06.25 underoavlåtliga SOS-signaler i ångvisslan rändes delvis upp på land, och blev liggande med STB-sidan mot klipphällarna. Flera passagerare på fördäck kastades överbord vid stöten och skadade sig då de föll på klipporna. Av de c:a 35 passagerarna satt de flesta i aktersalongen på överdäck då rök började välla in från trappan.Då passagerarna försökte ta sig nedför trappan brann redan dess skott och de drevs tillbaka av hetta och rök. Sjukgymnast Th.von Braun sökte lugna de mest uppskrämda och försåg dem med livbälten som låg tätt packade i sina ribbtäckta lårar.Många livbälten visade sig dock vara trasiga. Ett par unga män klättrade upp på översta taket och tog sig springande till fördäck innan även den vägen stängdes av rök och eld. I en salong under akterdäck höll 3 unga män på att innebrännas enär dörrhandtaget till skutdörren ut till det icke inbyggda akterdäcket hade fallit i däck på utsidan när någon tidigare rusat ut. Folk ute på akterdäck hittade dock handtaget och kunde öppna dörren. Det återstod sedan inget annat än att börja hoppa överbord trots att propellern gick för fullt.En av de sista som hoppade var von Braun . En mor med sin 5-åriga son i famnen var den första som hoppade.Ett ungt par hoppade från från övre akterdäck ochmannen, som bränt händerna svårt på den brinnande relingen,hjälpte i vattnet en 65-årig dam att få tag i en utkastad livboj. Han bogserade sedan henne iland på en kobbe. Från ss

Ejdern som gått akter om Havsbandet sökte man sätte ut sin livbåt men den visade sig vara delvis vattenfylld och oduglig, men från Ejdern kastades livbojar ut till de nödställda i vattnet. Frå ss Tessin på väg till Öcker: kom en livbåt som tog upp 2 passagerare och från alla håll kom roddbåtar och motorbåtar till platsen. Fartygsinspektör Bele Nyström tog i vattnet hand om en mor och hennes 7-åriga dotter tills de togs upp i en motorbåt. Förtvivlade scener utspelades på stränderna då anhöriga sprang omkring oc ropade efter varandra.Ännu på eftermiddagen visste man inte säkert om någ omkommit. Kapten Andersson och många med honom trodde att ett stort antal dödsofferkrävts. "Därinne ligger många", sade Andersson då han stod på en klipphäll och såg sitt fartyg brinna från för till akter.Den kusliga stämningen underströks ytterligare av att då plåttaket störtade in drog det med sig strängen till ångvisslan som sedan tjöt oavbrutet i ett hest dödsskrik till ångan tagit slut. 2 svårare och 7 lättare skadade fördes

HAVSBANDET 12.8.39

till sjukhus. 37-åriga fru Augusta Lindgren,Kalmar, hade fallit överbord vid stöten då fartyget rände på land och hamnade på grunt vatten men skadade ena handen svårt. Eldare Harry Jansson hoppade på en undervattensklippa och skadade illa vänster fotled och häl.Yrkeslärare Alarik Johnsson och ingeniör Damberg måste också läggas in på Sahlgrenska. Då brandbilar från Göteborg och Lundby, försenade av dåliga vägar, kom fram fanns ingenting att göra för att rädda farrtyget som 30 minuter efter brandens utbrott var övertänt från för till akter. Elden tog tag i styrhytten i samma ögonblick Havsbandet rände på land. Hundratals människor bevittnade branden från bergskrönet ovanför klippskrevan.Rökpelaren var synlig vida kring och den tjutande sirenen hördes över hela södra skärgården. I 1½ timme gick maskinen och i 3 timmar tjöt sirenen och ännu på e.m brann de välfyllda kolboxarna och de fortsatte att brinna i ettpar dygn så att rovet lyste rött under mörker och det tog ett par dagar innan man kunde börja undersöka det totalt utbrända hopfallna järnskrovet för att om möjligt fastställa var branden börjat. Det snedvridna plåttaket hängde på STB-sidan som ett svart jätteschok och av allt brännbart återstod bara förmasten av trä som bränts av vid mastspåret och fallit iland. En passagerare berättade att skorstenen varit så het att han bränt sig vid beröring av densamma varför han personligen trodde att skorstenen antänt trävirket runt omkring som varit dåligt isolerat. Elden torde dock ha börjat i aktre delen av maskinrmmet som inte var avdelat från eldrummet. Vid slaggningen strax före avgången från Göteborg kl 05.20 den 15.8 kan glödnade kol från pannan ha hamnat bland bunkerkolen och legat där och pyrt tills elden plötsligt blossat upp. Maskinrummet var övertänt inom 2 minuter beroende på spillolja på durken och tjocka lager av färg på skotten och att rummet var oerhört varmt. Någon eaxkt brandorsak kunde inte fastställas. En proteststorm rasade fram till krigsutbrottet 1.9.39 i tidningarna på Västkusten, inspirerad av upprörda passagerare som funnit livbältena trasiga och kundepeka på att livbåten uppenbarligen varit sjöoduglig och att det trasiga dörrhandtaget hade kunnat kosta människoliv. Bakom detta låg ett allnänt missnöje i skärgården med Styrsöbolagets trafik och båtar på norra skärgården.Man ansåg att Mårstrandsbolaget borde ha ensamrätt på trafiken. Den 16.8 inleddes en omfattande inspektion av alla skärgårdsbåtar och en rundskrivelse om tätare inspektioner av passagerarfartygen utsändes till landets alla fartygsinspektörer. Förlisningen medförde ingen åtgärd från sjöåklagarens sida men i nov 1939 meddelade KK i skrivelse Göteborgs skärgårdsrederier att i den mån tid utgår för respektive passagerarfartygs cerifikat komme nya certifikat att utfärdas endast på 72% av dittills gällande passagerarantal. Utrymmet ombord per passagerare ökades från 0,40 till 0,55 kvadratmeter.

HAVSBANDET 15.8.39

Havsbandets brand hade fört tanken till vad som kan hända på en överfylld passagerarbåt med däcken belamrade av bagage,fällstolar ocg människor och med livbälten stapåade på sittsofforna i brist på annat utrymme och med knappt någon plats över för folk att ta på sig dessa livbälten. -Havsbandets vrak drogs flott efter några dagar,bogserades till J.W.Bergs varv på Hälsö och rensades på maskin, pannor och skrot. Själva skrovet sänktes sedan som underlag för en brygga.

Historik

Skärgårdsångare på 113 brtonbyggd 1902 vid Motala Mek.verkstad av järn. (Ex Styrsö Express, Bråviken,Kolmården) L. 25,8 B. 5,5 Tillhörig Trafik Öckerö Skärgård (Johan Victor Berg)på Hälsö,inregistrerat i maj 1935 med 20.000 kr i aktiekapital och som då inköpt ss Styrsö Express från Trafk A Göteborgs Skärgård (Rolf Abersten), bildat okt 1933. Byggd 1902 som Kolmården för Ångbåts AB Bråviken i Norrköping.Detta bolag ombildades i jan 1930 och namnet ändrades då till Bråviken(1.10.30) - Den 9.5.33 blev fartyget "Styrsö Express" och insattes i trafik i Göteborgs södra skärgård. Hösten 1934 förhyrdes fartyget av ett konsortium Hälsöbor i samband med fraktkrig med Marstrands Nya Ångf AB och insattes på linjen Gtbg-Hälsö. Fick 6.6.35 namnet Havsbandet. Hon var ett trvisamt och populärt litet fartyg, med certifikat för 237 passagerare. 160 ihkr maskin. Havsbandet avfördes i fartygsregistret först i september 1941.

GG 391 ANNA 25.8.39

RÄMMAD OCH SÄNKT AV ENGELSK UBÅT TILL ANKARS I TJOCKA 150′ ÖST ABERDEEN.

Rapport

Avgick Aberdeen ons 23.8.39 till fiskebankarna öster om Aberdeen och fiskad[e] där 24-25.8. Fått c:a 30 lådor à 50 kg med torsk, kolja och rödspätta. Djup[g] F 7,5′A 9,5′. 5 ombv.
Fre 25.8 kl 17.30 till ankars i tjocka c:a 150 ′Ö. Aberdeen rammad av den engelska ubåten "18 T" ,fick ett stort hål i STB bog och vattenfylldes inom c:a 1½ timme. Flöt sedan på luft i skrov och tankar i ytterligare 2½ timme. Alla utom en var på däck vid kollisionen. Svag SO vind och sjö. Ubåten dök upp med hög fart i tjockan några sekunder före kollisionen på kurs ungefär NO. Annas stävriktning var SO och hon hade just börjat gå akteröver med back på motorn och vred sig då c:a 2 streck STB hän. Inga ljudsignaler gavs.

Befh rapport

Avgick kl 17 ons 23.8 från Aberdeen på kompasskurs OtS vilken kurs hölls tills loggen visade 106′c:a kl 08 den 24.8. Enär vattnet här var för grunt hölls därefter kompasskurs WSW under c:a 20′då lodet visade 50 famnar vatte[n] I detta vatten fiskade vi till kl 22 då vi satte kompasskurs ost. Denna kur[s] hölls tills vi kl 05 fredag 25.8 gått ut 43′enligt loggen. Här fiskade vi hela dagen.Kl 10.f.m började luften bli disig och disan tätnade stundtals till tjocka.Vid 17-tiden var sikten c:a 3′. Kl 17.45 rådde full tjocka som varade till omkring kl 19.Anna låg och fiskade uppankrad med 160 famnar ankarwire ute.Kl 17.25 började Anna för sakta maskin,motsvarande högst 1½ kno[p] gå fram på ankarwiren för att sträcka densamma i SO riktning mot Anna då plötsligt en ubåt i övervattensläge dök fram ur dimman tvärs ut om STB och med god fart kom stävande mot vår STB-sida. Vi slogögonblickligen full fart back men några sekunder därefter rände ubåtns stäv in i Annas STB bog där ett hål uppstod. Anna hade endast hunnit bakca någrameter. Hon började genast vattenfyllas och sjönk sakta med förskeppet. Genast efter kollisionen skuro vi av surrningarna på livbåten och fick den i sjön. Sedan alla hunnit ner i båten och kompassen överförts i denna rodde vi över till ubåten som stoppat och gick ombord på denna. Vid bordandet vattenfylldes livbåten och gick jämte kompassen förlorad. Vi meddelade ubåtens befh att GG 390 Dalarö befann sig 3,5′ONO olycksplatsen och att vi önskade bli satte ombord på henne. Denna begäran efterkoms, och sedan ubåtsbefh noga förhört sig om Annas och dess besättnings namn och hemort samt om vår uppfattning rörande omständigheterna vid olyckan,sattes vi ombord å Dalarö som omedelbart lättade ankar och gick ner mot Anna som under tiden sjunkit så att fördäcket lå[g] i vattenytan.Vi gick genast ombord å Anna och bärgade på däck befintliga redskap och tågvirke, segel och 3 lanternor. Kl 21.30 sjönk Anna helt.Med Dalarö, som avbröt fisket, fördes vi till Göteborg dit vi kom natten till 28.8.

Johannes Adolf Andersson
Skeppare & [ä]gare.

GG 391 ANNA 25.8.39

Besättning

Skeppare/ägare Johannes Adolf Andersson, Hönö Röd, 15.6.89 (Fört anna 1 år)
Bästeman Verner Karlsson, Hönö Röd , 17.8.08 4 år ombord.
Kock John Andrén Viberg ,Brottskär, Askim, 19.9.93 (Juni 39)
Fiskare Gösta Johansson, Hönö Röd, 14.9.14 (Febr 39)
Fiskare Roland Louis Lorentsson, Rönnäng, 26.2.14 (12.9.38)

Sjöförklaring i Göteborg lör 2.9.39 kl 11

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & sjömanshusombudsman Reinhold Bråkenhielm

1) Vilka mistsignaler avgåvos från eget fartyg resp. det andra fartyget?

Skeppare Andersson: Var vid olyckan sedan högst 5 minuter i styrhytten. Vaken från Anna eller ubåten hade några mistsignaler avgivits. Tjocka uppträtt tidigare under dagen vid olika tillfällen men den hade då snart lättat igen. Han hade trott att tjockan vid kollisionstillfället också skulle lätta efter en kort stund, och därför hade inga mistsignaler avgivits. I själva kollisionsögonblicket och under c:a 10 minuter därefter hade tjockan varit så tät att man kunnat se högst 30-40 meter framför sig.

Bästeman Karlsson: Tjockan varså tät att sikten bara varit en båtlängd,som Annas längd eller kanske något längre. Tjockan hade kommit c:a 10 minuter före kollisionen. Ubåten haft stark fart. Ingetdera fartyget hade givit några ljudsignaler.

Fiskare Johansson: Ubåtenhaft hög fart.Dök upp i tjockan c:a 30 meter tvärs Stb. Fiskare Lorentsson vidimerat detta.

Kocken Viberg: Gått ner under däck 2 minuter före kollisionen. Mycket tät tjocka rådde då. Vid den mycket kraftiga kollisionsstöten rusat upp på däck. Fått med sig bara kläderna på kroppen.

Skeppare Torsten Axelsson på Dalarö: 28 år. Dalarö fiskat 23-24.8 och hade bara 30 lådor med sig till Göteborg i stället för normalt 120 eftersom fisket måst avbrytas. Normalt skulle Dalarö laget ute i 10-12 dagar. Tjocka tidvis den 24.8.

KK memorial 2.10.39

Orsak: Båda fartygen buro skuld till kollisionen.
Enligt Annas befh hade dimman legat så tät att man kunde se högst 30-40 meter framför sig. Trots de såliga siktförhållandena vidtogos inga som helst åtgärder att avgiva reglementsenliga mistsignaler. Ej heller synes man ombord på det svenska fiskefartyget hava vidtagit de sörsiktighetsåtgärder som omnämnas i Kunkl. Maj:ts förordning angående åtgärder till undvikande av ombordläggning,artikel 9, vilken säger att fartyg eller båt som till ankars har sina fiskeredskap ute,skall vi annat fartygs annalkande

GG 391 ANNA 25.8.39



Annas besättning 28.8.39 i Göteborg ombord på Dalarö,med Annas skeppare längst t.v och Dalarös skeppare bredvid honom.Näste man är Annas kock, sedan de 2 fiskarna och bästemannen.

GG 391 ANNA 25.8.39

visa en korg eller annan tydlig signal åt ena sidan,på vilken detta fartyg kan passera. Vad det engelska örlogsfartygetbeträffar synes detta att döma av de berättelser som avgivits under sjöförhöret, icke hava avgivit föreskrivna mistsignaler för ett maskindrivet farryg under gång i tjooka. Detta tillvägagångssätt är lika felaktigt som förståeligt,då man tager i beaktande att en patrullerande undervattensbåt några dagar före krigsutbrottet ej röjer sin närvaro, genom avgivande av föreskrivna internationella ljudsignaler.

Ex officio
Bo Bergström.

Sjöåklagaren tagit ut stämning.

K sjöåklagare Gösta Berglund utfärdade 13.10.39 stämning för inställelse vid Göteborgs rådhusrätt måndag 4.12.39 kl 10 f.m å fiskaren J.A.Andersson boende å Röd, Hönön,med yrkande om ansvar å honom jämlikt paragraf 293 sjölagen för vållande till sjöolycka. Av okänd anledning kom ej målet upp den 4.12.39. Ny stämning utfärdades den 16.6.1941 av Berglund för inställelse till Rådhusrätten måndagen den 7 juli 1941 kl 10.fm.

25 dagsböter utdömdes 7.7.1941

Skeppare Andersson åtalats för försummelse i tjänsten genom att han ej avgivit mistsignaler. Personundersökningen redovisade en inkomst på fisket för 1940 på 2800 kronor samt "egen inkomst" 3610 kr. Skuldfri. Gift, med 2 barn i åldern 13 och 14 år. Svarandeombudet advokat Erhard Westman anförde: Anna hade legat till ankars under fiske. Den sträckta ankarwiren hade varit ute till en längd av 160 famnar.Strax före olyckan hade Anna för sakta maskin börjat gå i wirens riktning för att sträcka den åt andra hållet. Fartygethade sålunda haft att tillryggalägga en sträcka av 320 famnar.Då fartyget, efter kollisionen, faktiskt varit igånge, ehuru det haft ankaret ute,hade svaranden tvekat om hurudida ankarsignal eller signal för fartyg under gång borde avgivas. Detta hade bidragit till att någon signal inte avgivits, och måste ses som em förmildrande omständighet för svarandens vidkommande.

Åklagaren: Svaranden vid sjöförklaringen inte uppgivit någon annan anledning till att signaler inte avgivits än att svaranden trott att tjockan skulle lätta inom kort. Svaranden borda ha avgivit föreskrivna signaler för fartyg under gång. Svarandens underlåtenhet att avgiva föreskrivna signaler ansåge åklagaren hava orsakat eller åtminstone medverkat till olyckan.

Utslag

Enär svaranden måste anses hava vållat sammanstötningen genom försummelse prövar Rådhusrätten lagligt jämlikt artikel 43 i Kungl. förordningen angående åtgärder tlll undvikande av ombordläggning samt § 293

GG 391 ANNA 25.8.39

sjölagen döma svaranden att för vållande till sjöolycka till Kronan avgiva 25 dagsböter om 2 kronor. På Rådhusrättens vägnar

Sven Lampers

UD HP80c vol 3510

På UD inleder Anna dossierserien Sänkta & Krigsskadade fartyg.

Skadeståndskrav reste i sept 1939 mot the Admiralty. Rederiets förluster totalt 56619:50 varav båtens värde 42400 kr och radion ombord 300:-
30 lådor fisk värderats till 710 kr.
Admiralty hävdade 10.2.40 att Anna ej ringt i klockan där hon låg stilla i tjockan, men å andra sidan hade inte heller ubåten givit några ljudsignaler som kunnat varna Anna,varför amiralitetsdomstolen fann båda fartygen "equally at fault." The Admiralty are prepared to settle the matter by a payment to the owners of the Anna of one half of their proved or agre agreed loss,the figures of which will later be examined. "

Den 3.7.1940 fick Riksbanken mottaga 29660:35 som inbetalats av the Admiralty Treasury Solicitor till beskickningen i London.

Eget Skepparens son var ochså ombord.

Utöver besättningen 5 man fanns skeppare Anderssons 13-åriga son Arvid med ombord. Arvid omkom 9.3.45 då Dalarö minsprängdes med man och allt.

Data

Motorfiskebåt på 52 brton byggd 1935 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek och furu. L 19 B. 5,4 Ägd och förd av skeppare Johannes Adolf Andersson i Hönö Röd.

1939-1945

Söndagen den 3.9.1939 kl.11 inträdde krigstillstånd mellan Storbritannien och Tyskland samt Frankrike och Tyskland. Det stora vanvettet hade börjat. Innan ridån föll i maj 1945 hade vår handelsflotta och vårt sjöfolk fått betala med förlusten av 235 fartyg och 1374 liv. Den 1 september 1939 omfattade vår handelsflotta 2252 fartyg om 1.617.000 bruttoton. - 1939-45 krigsförliste 235 fartyg om 546000 bruttoton vartill 25 fartyg om 45700 bruttoton beslagtogs av Tysk prisdomstol. Sammanlagda krigsförluster den 1.1.1946 uppgick alltså till 260 fartyg på c:a 592000 bruttoton, inklusive 31 fiskefartyg om 1775 brton. Under samma tid nybyggdes vid Svenska varv 264 fartyg om drygt 600.000 bruttoton. Nybyggnader översteg alltså krigsförlusterna med c:a 8000 ton. Den nettominskning som ändå uppstod sammanhänger med förluster och haverier av andra orsaker. Krigsförlisningarna kostade 1330 människor livet, varjämte 44 dödades vid beskjutningar, flygattacker etc som inte medförde fartygets sänkning. 89 av de dödade var yrkesfiskare. I förlustsiffrorna ingår inte sjömän som vid sänkningar och anfall skadades och som senare avled på sjukhus. Någon statistik över förlusterna i form av livslång invaliditet för svårt skadade sjömän finns inte. Förutom de direkta förlusterna skadades 100-tals svenska fartyg mer eller mindre svårt vid minsprängningar, bombningar och grundstötningar betingade av krigsförhållandena.

SJÖKRIGETS TIO FASER 1939-45

Ur Svensk synvinkel.

1) Från krigsutbrottet 1.9.39 Fram till mitten av oktober -39 sänktes 6 svenska fartyg av ubåtar efter prisrättsligt förfarande, d.v.s. kontrabandskontroll av lasten. Detta "prisrättskrig" riktade sig mot den neutrala sjöfarten, och fortsattes genom kapningar och konfiskeringar fram till sommaren 1940, då krigsläget helt förändrats genom att tyskarna ockuperat Norge, Danmark, Holland, Belgien och Frankrike. I det Finska vinterkriget 30.11.39- 14.3.40 gick Fenris förlorad, sänkt av en rysk ubåt, och Wirgo sänktes i Ålands skärgård av ryskt flyg.

2) 20.10.39 - juni 40 totalt ubåtskrig i Nordsjön och runt England drabbat de neutralas försök att upprätthålla trafiken på England. Ubåtarna sänkte utan varning alla fartyg de fick syn på.

3) 9.4.40 blev slutet för Svenskt handelutbyte med England. En mängd fartyg beslagtogs av tyskarna i norska hamnar, halva vår handelsflotta hamnade "utanför spärren" och Sveriges beroende av Tyskland ökade drastiskt. Fartyg innanför spärren kom att gå på tyska hamnar, fartygen utanför spärren gick för de allierade. Vår isolering ökade än mer 10.5.40 då Tyskland anföll Holland/Belgien och i ett blixtkrig ockuperade även Frankrike. Då Italien gick med i kriget blev även Medelhavet krigsområde.

4) Sommaren 40- våren 43 oinskränkt ubåtskrig mot konvojerna till och från England, främst i Nordatlanten. Tyska Condorplan opererade långt ute i Atlanten, hjälpkryssare härjade i sydatlanten.

5) I december 41 kom USA med i kriget som spred sig till Amerikas östkust, sydatlanten, Indiska oceanen och Stilla havet. I Hongkong sänktes Ningpo. Miramar togs av Japanerna i Saigon. Samtidigt ökande aktivitet av RAF mot tyska konvojer längs Nordsjökusten.

6) Hela 1942 hade ubåtarna stora framgångar. Ryska ubåtar i Östersjön sänkte flera svenska fartyg. Begynnade bombskador på fartyg i Tyska hamnar. 9.6.42 sänkte italienskt flyg i Medelhavet RödaKorsångaren Stureborg. I tre lejdbåtskatastrofer gick 5 fartyg förlorade: Argentina och Uddeholm 6.7.42, Remmaren 22.10.42, Brasil och Sveajarl 9.1.43.

7) Mars/April 43 kom vändpunkten i ubåtskriget. Därefter blev ubåtarna de jagade och sänktes i 100-tal. Istället tog flygkriget över mer och mer. Minorna fanns där hela kriget, magnetiska och akustiska och de gamla vanliga stötminorna. Längs tyska o Holländska kusterna sänkte flyg, minor och mt-båtar allt fler fartyg.

8) 1944 för vår del nästan enbart flyganfall och bombskador i tyska hamnar och vid Tyska kusten. Allierat flyg i Medelhavet sänkt röda korsfartygen Embla och Wiril

9) Sept 44 totalt sjöfartsstopp i Tysklandstrafiken p.g.av bombningar

10) från hösten 44 till krigsslutet var det nästen enbart fiske-
båtar som råkade illa ut.
Ryska ubåtar sänkt Hansa och Venersborg i Östersjön
En tysk ubåt sänkt Magne vid Engelska kusten mars 45 .Ubåten
blev omgående själv sänkt av eskortfartyg.

1) Ubåtskriget i stort sett,vad svenska förluster beträffar,
slut våren 1943.

2) Flygkriget finns där hela tiden, först i mycket liten skala
1939-40, mot slutet helt dominerande som förlust och skadefaktor
genom flygtorpederingar, anfall med bomber och automatkanoner
och massbombning av hamnar.

3) Minorna finns genom hela kriget.

4) Övervattensfartyg som MT-båtar och hjälpkryssare finns
hela kriget som ett hot mot sjöfarten

5) Därtill kommer förluster orsakade av krigsförhållandena,såsom
grundstötningar p,g av släckta fyrar och indragna sjömärken,
kollisioner i konvoj, vrakkollisioner, sabotage i hamnarna,
kapningar och konfiskering genom Prisdomstol.
En kategori förluster är fartyg som försvunnit med man och
allt - orsak ej fastställbar.

6) Skador: kollision i konvoj under pågående ubåtsanfall
Sjunkbombskador i konvoj
Minskakningar
Splitterskador i hamnar
Flygattacker

ELNA 5.9.39

Brev från Ivar Brange, Brantevik,till UD:s handelsavd., daterat 5.9 1939

"Vi ha ett fartyg,motorseglaren Elna, sedan krigsutbrottet den 1.9. liggande i Simrishamn med last av trä ombord,destinerad till Wismar i Tyskland.
På grund av det utbrutna kriget få vi bedja Eder hava godheten meddela oss, om det kan anses vara någon risk att låta fartyget gå fram med lasten, nämligen om beslag av fartyget kan tänkas,samt om vi,därest lasten kommer fram, kunna förväntas erhålla vår frakt.

Högaktningsfullt
Ivar Brange.

Inkom till UD den 6.9.39, avd.H.60Ff.

Lämnats utan svar.

GERTRUD BRATT   24.9.39

MÖNSTERGILLT HUMAN SÄNKNING AV TYSK UBÅT ENLIGT HAAGKONVENTIONENS REGELBOK: MED PREJSKOTT, KONTROLL AV SKEPPSPAPPREN, BEKLAGANDE, FRIST FÖR BESÄTTNINGEN ATT LÄMNA I BÅTARNA OCH TILL SIST TORPED.

GERTRUD BRATT 24.9.39

Rapport:

Avgick Norrsundet den 18.9.39 kl.10.30 dest, till Bristol/Swansea. Rumslast av 453 ton papper,667 ton torr kemisk massa, 172 stds hyvlade bräder och s.k.laths. Djupg.F. 13'1" - A.15'0'' 20 ombv. Ubåt siktades kl.10.30 den 24.9., torpederad kl.12.07 c:a 12'SO Jomfruland. N.laber bris, smul sjö, klar sikt. Befh vakt.Utkik på backen. Maskindagbok och loggkladd förlorade.

Utdrag ur skeppsdagboken:

Tisdag 19.9 kl.10.30 avgått från Norrsundet. Under hela resan till Väderöarna hade fartyget hållits innanför tremilsgränsen.
Sön. 24.9 kl.10.30 siktades en ubåt rätt förut. Omedelbart därpå avlossade denna ett skarpt skott framför fartygets bog, varvid fartyget genast stoppades. Ubåten kom härefter upp långsides Gertrud Bratt, o befh beordrades ombord i ubåten med fartygets papper. Efter det pappren undersökts, sändes 4 man av ubåtens besättning ombord för att kontrollera lasten. Sedan dessa återvänt till ubåten förklarades lasten vara kontraband o beordrades besättningen att i livbåtarna lämna fartyget då detsamma skulle sänkas inom loppet av en halv timme. Av ubåtens befh blev Gertrud Bratts befh utlovad, dels att erhålla kvitt å de av honom till ubåtens befh överlämnade skeppspappren,och dels, att sedan fartyget sänkts,ubåten skulle bogsera livbåtarna närmare kusten. Ingendera av dessa utfästelser blevo uppfyllda. Då fartygets livbåtar med dess besättning ombord hunnit c:a 4-500 meter från fartyget, avsköts från ubåten kl.12.07 en torped som träffade fartget midskepps och sjönk detsamma kl.13.30.Maskindagbok och däcksjournaler kladd hunno icke medtagas o gingo förlorade. En tullkryssare upptog därefter livbåtarna och bogserade desamma på släp intill Langesund, varest besättningen ilandsattes o via Oslo återvände till Göteborg.

Göteborg den 26.9.1939
E.K.Jönsson (Befh)

Sjöförklaring i Götebrog 27.9.39 kl.11

Sakkunniga: Sjömanshusombudsman Reinhold Bråkenhielm o sjökapten Magnus Lundberg. Befh biträdd av advokat Axel Vinge.
Därjämte tillstädeskom advokat Erhard Westman för försäk.AB Ocean i vilket Gertrud Bratt var såväl sjö- som krigsriskförsäkrat, amt ryttmästare G.A.Bratt från rederiet.
Den ingivna skeppsdagboken ej förd längre än till den 21.9.39.

GERTRUD BRATT

Befh: Lsten intagen i Norrköping och Norrsundet. Kände ej till om den var försäkrad. Trävaru- och papperslasten intagits i Norrköpig, massalasten i Norrsundet. Lasten destinerad till olika mottagare i Bristol o Swansea. De av befh till ubåtsbefh överlämnade skeppspappren hade utgjorts av mätbrevet, lastmanifestet o konossementen. På Jönssons ihärdiga försk att förklara tt lasten ej utgjorde krigskontraband, hade ubåtsbefh blott savarat: "Das wissen sie nicht!" - Då Jönsson nänmt att bräderna voro avsedda för husbyggnader anmärkte ubåtsbefh att man inte byggde hus i England utan att bräderna voro avsedda för flygplanstillverkning. När GB befann sig i Hanöbukten hade ettflygplan, märkt med tysk hakkorsflagga, gått ner på låg höjd o passerat i närhetan av GB samt därefter fortsatt. När GB var i närheten av Trelleborg hade man på något avstånd setteen torpedbåt som förde tysk flagg. Ubåten hade haft tysk flagg hissad å masten men i övrigt inte haft några igenkänningsmärken. Ubåtsbefh var c:a 35 år. Gertrud Bratt hade svenska flaggan och "Gertrud Bratt-Sverige" målat på båda sidorna och dessutom på bogar o låringar de svenska färgerna målade rätt upp och ner. Vidare hade svenska flaggan varit målad å presenningarna på lucka 1 och 3. Svenska flaggan var hissad. Skeppskassan, 330 kronor, gått förlorad. Av personliga tillhörigheter hade besättningen bara räddat en obetydlig del. Då livbåtarna var c:a 50 meter från Gertrud Bratt flög ett plan av okänd nationalitet fram över olycksplatsen. Sedan besättningen kommit ombord på tullkryssaren hade dess befh omtalat för Jönsson att planet varit märkt med "tre mörka stjärnor." Strax före torpederingen och efter det ubåten gått ner i undervattensläge hade Jönsson sett ett rött kulformigt sken som tre gånger upprepats från ubåten. Jönsson visste ej vad detta sken inneburit.

Chiefen: Hade vakt i maskin då maskintelegrafen ringde stopp kl.10.30 Han hade sedan blivit underrättad att fartyget prejats av en tysk ubåt. Han hade lyckats rädda en del personliga tillhörigheter.

2e styrman: Hadevakt på bryggan då ubåten siktats kl.10.30. Ubåten som var av mindre typ hade fört tysk flagg. Den var från vattenlinjen i övervattensläge och nedåt rikligt täckt med grönaktigt slem, vilket 2e styrman ansåg tyda på att den varit länge i tjänst. Då Gertrud Bratt under resan befunnit sig i den tvärs över Hanöbukten utprickade leden ungefär utanför Sölvesborg hade ett tysk plan gått ner och passerat längs ena fartygssidan så nära att fartygets nationalitetsmärken och namn kunnat väl iakttagas från maskinen, som därefter avlägsnat sig.

GERTRUD BRATT

Matros Pålsson: Utkik på backen vid prejningen. Upprepat vad 2e styrman sagt om planet i Hanöbukten och ubåtens gröns slem.

Lättmatros Johansson: Rosrman vid prejningen. Upprepat detsamma som föregående. Förutom medhavda arbetskläder lyckats rädda en kosty

---

KK memorial 12.10.1939

Orsak till olyckan. Enligt undervattensbåtschefens åsikt bestod lasten av krigskontraband, varför fartyget blev torpederat, efter det besättningen bemannat livbåtarna o hunnit förflytta sig på ett någorlunda betryggande avstånd.
Sjölagens §36 föreskriver att skeppsdagboken, då den föres av befh., eller under hans ansvar av styrmannen, skall göras efter tidsföljden i hamn för varje dygn, och till sjöss för varje vakt. Vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall dockföre dygnets utgång införas i dagboken.
Vid sjöförklaringen konstaterades att fartygets skeppsdagbok ej blivi förd längre än till den 21 september. Då emellertid torpederingen inträffade 3 dygn senare, torde i viss mån försumlighet vid dagbokens förande kunna ifrågasättas. Det synes mig därför särskilt böra beakta att, under nuvarande oroliga förhållanden, skeppsdagboken dag för dag noggrant ifylles samt att även maskinkladdarna i händelse av en katastrof om möjligt medtagas vid ett övergivande av fartyget.

Ex offico
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

(Memorialet är påskrivet i bläck :" Ärendet synes kunna bero vid att befh och Ie styrman delgivas vad här nedan sägs beträffande skeppsdagbokens förande. Stockholm den 23 oktober 1939. W.Berglund)

CREW LIST

Befh Erik Kornelius Jönsson,Ängsäter,Partille, f.-20.9.89
Till sjöss 1907. På Gertrud Bratt sedan 1933.
Ie styrman Knut A.Eriksson, -94
2e styrman Stig Schröder, -09. T. sjöss 1927.Mönstrat på dec 1938
Chief Elof O.H.Nyström, -80. t. sjöss 1899. varit 13 år ombord.
2e maskinistt Erik M.Johansson, -90
Stuert Gustaf I.Karlsson, -01
Kock Knut R.Remstedt, -12
Mässuppassare Nils Gustaf E.Post, -19

vänd

GERTRUD BRATT

Crew list - forts.

Båtsman Alfred Bengtsson, -81
Matros Peter A.Petersen, -12
Matros Hugo Pålsson, -02 22 år t. sjöss, 4 år på GB.
Lättmatros Hilding A.E.Johansson, -18 4 månader ombord
Jungman John Lennart Eklöf, -23
Jungman Karl Martin G. von Zeipel, -23
Donkeyman Erland F.Elver Karlsson, -02.
Smörjare Gustav R.Åkerberg, -86
Eldare Axel Theodor Linder, -77
Eldare Nils Runar Norenius, -06
Eldare Knut Victor Granquist,-98
Maskinelev Erik Henrik Wallin, -17

UD HP 80c vol.3510

Telegram till UD från rederiet 25.9.39

" Beklaga meddela vår ångare Gertrud Bratt resa Norrköping Norrsundet till Bristol Swansea torpederats tysk ubåt c:a 12 sjömil syd Jomfruland stop Lasten torr kemisk massa 667 tons papper 453 tons trävaror 172 stds vilka varor ej upptagna tysk kontrabandslista stop fraktsumma c:a kronor 103000 stop besättn räddad stop hoppas kunna ordna sjöförklaring Göteborg onsdag Anhålla lämpliga kraftfulla åtgärder omedelbart vidtagas = Ångf.AB Östersjön +++ G.A.Bratt.

Urklipp ur Sv.D 25.9.39

" Aftenpostens korrespondent haft ett samtal med befh Erik Jönsson som fört Gertrud Bratt i 6 år. En mycket nedslagen man, som gång på gång fick tårar i ögonen medan han berättade, och som blev särskilt gripen då han i radion hörde tragedin berättas från Motala. Kapten Jönsson berättat att kl.11.30 den 24.9 obs. utkiken en ubåt 700 à 800 meter från fartyget."Vi trodde det var en norsk ubåt på rekognocering. Vi befunno oss ju 10 sjömil SO om Jomfrulands Nordspets. Men då ubåten närmade sig sköt den först 2 lösa o sedan 2 skarpa skott mot oss o signalerade stopp. Då den kom närmare gav man från däcket på tyska order att jag skulle komma ombord i ubåten.Jag sattes över med skeppspappren i en av

GERTRUD BRATT 24.9.39

våra livbåtar. Ett par officerare tilltalade mig tämligen bryskt, gick igenom pappren o en av dem sade "Konterband!" Min protest avvisades och jag var kvar på ubåten medan 4 man rodde tillbaka till mitt farty och hämtade prov på cellulosan. Då jag återkom sade den ene officeren:" Im namen der Deutschen Regierung befehle ich das ihr Schiff versenkt werden soll. Sie und ihre besatzung gebe ich eine halbe Stunde zur verlassung des Schiffes in die Rettungsboote." Jag roddes tillbaka ombord ochi den förvirring som uppstod hann många inte få med sig mer än kläderna de gick o stod i.I all hast fick vi båtarna i sjön. Sedan de rotts några skeppslängder bort sköt ubåten från 400 meters håll en torped som explodarade midskepps. Gertrud Bratt flöt dock på maskinskotten och trälasten i en timme innan hon sjönk. I närheten, strax innanför 3-milsgränsen, låg den norska tullkryssaren "L.T.I" som förde oss in till Langesund. Strax efteråt kom en norsk torpedbåt till platsen. Där fartyget sjunkit vällde massor av plank och massabalar upp. Tyskarna behandlade mig mycketkyligt och ville veta min politiska ståndpunkt, men jag inlät mig icke i någon diskussion med dem. Alla ombord på ubåten såg ovårdade ut. Ubåten var liten och trång och tycktes ha legat länge i sjön. På kvällen kom svenske konsuln i Skien, Christian Höyer, till Langesund för att odrna logi för natten och hemresa."
Torpederingen av Gertrud Bratt iakttogs från land såväl i Porsgrund som på Risör.En väldig rökpelare sågs stiga upp efter dånet av en våldsam explosion som fick fönsterrutor iland att skallra. Ett flygplan kom västerifrån och kretsade över fartyget.Efter explosionen satte ubåten kurs ut till havs.

Hemligt signalmeddelande

Försvarsstaben,.Underrättelseavd.Nr H.524 till Fst från FL detachement Trollhättan. Tidsnummer 1355.
Spaning över område A. den 24.9.1939 kl.11.00- 13.00
1) Flygväg:Trollhättan -Risör-Skagen-Måseskär-Trollhättan.
2) Iakttaget:a) Kl.12.05 Svenskthandelsfartyg (G.Bratt,Gtbg) prejat av ubåt sannolikt tysk, typ.U-9?, 8 dist.min.140 från Jomfruland. Handelsfartyget torpederat efter att besättningen gått i båtarna. Danskt minfartyg upptog besättningen o styrde kurs mot norska kusten.Tysk ubåt sköt röda signalpistolskott då flygplanet nalkad ubåten. b) I övrigt intet utländskt örlogs- eller hjälpfartyg

Gertrud Bratt

Forts. signalmeddelande:

..c) Handelstrafiken i Skagerack mindre livlig än föregående dagar.
3) Siktförhållandena mycket goda. Klart slut.

Hemligt signalmeddelande:

Nr H.525 från Oslo till Försvarsstaben,Stockholm,kl.15.31 den 24.9

" Dampskib Gertrud Bratt av Gtbg senket c:a klokken 13.30 idag av ubåt c:a 15 nautiske mil syd for Jomfruland stop Besätt- ningen bringet inn til Langesund av en tullkrysser "

Admiralsstaben.

Brev till UD från Ångf.AB Östersjön 25.9.39

" ... För oss kommer den brutala sänkningen såsom en full- komlig överraskning, då intet av de ombord varande varuslagen upptagits på den tyska krigskontrabandlistan. Det hade ju varit en synnerligen enkel sak att beordra vår ångare att vända tillbaka till någon norsk eller svensk hamn."

LASTEN

452.987 kg papper från Fiskeby AB lastati Norrköping
171.943 stds trävaror från Fiskeby FabriksAB lastat i Norrköping
667,000 kg torr kemisk massa från Kopparfors AB

(Manifestet saknas i UDs mapp, tomma kuvert)

Svensk protest i Berlin 26.9.39

Protest mot sänkningen av GB framfördes den 26.9.39 i Berlin av envoyen Arvid Richert i audiens hos Staatssekretär Freiherr von Weizäcker. "Utrikesministern von Ribbentrop torde efter vanlig- heten uppehålla sig i Rikskanslerns högkvarter".

Utrikesrådet Söderblom på UD uppmanade i brev den 11.10.39 å utrikesminister Günthers vägnar, envoyen Richert att påminna tyskarna om den svenska protesten eftersom inget svar erhållits. Den 18.10 svarade Auswärtiges Amt att protesten vidarebefordrats och atten undersökning pågick. Något svar hade inte ingått ännu den 27.11.39 och tycks inte ha kommit senare heller.

GERTRUD BRATT 24.9.39

Rederiets förluster

Red.AB Östersjön (Gustaf Adolf Bratt) i Göteborg den 19.10.39 till UD insänt en översikt över sina förluster:
Fartyget värt 1.175.000:-
Fraktförlust 16421:98
Hyres- och effektersättningar 11237:50
Förlorad vinst å hemresa från Swansea 19983:-
Ett sjömansbibliotek 300:-
Div. omkostnader 275:- Totalt: I.223.217:40
Som krigsriskförsäkring utfått 750.000:-
frånSvensk Krigsförsäkringspool

SKN EVII 544 Pool 6 Kasko,

Försäkringar

Rederiet till besättningen utbetalat 7817:50 för effekter. Övrigt reglerats av Svensk Krigsförsäkringspool,SKP, Skaderegleringsutskottet. Effekter inte ersatts av SKN. Krav på tysk ersättning hänvisats till Prisenhof i Hamburg. Den 23.12.1941 skrev SKN till Adolf Bratt & Co i Gtbg att "tyska vederbörande efter förhandlingar förklarat sig beredda att utbetala ersättning för befälets och besättningens förlorade effekter".
Den 7.5.1942 tackde Rederiet i brev SKN för en check på 6860:86 utgörande nettobelopp för utbetald ersättning till besättningen å Gertrud Bratt.
Ie styrman fått 262:- extra för sextant och tabellverk.

Egna noteringar:

Ubåten som sänkte Gertrud Bratt var U-4, befh Harro von Klot-Heydenfeldt . Enligt Rohwer sänktes GB 24.9.39 kl.10.30 på N.58°40'-0.09°52'. Klot-Heydenfeldt försvann i juni 1940 med U-102.

Flygplanet som kretsat över sänkningsplatsen senare visat sig ha ingått i den Svenska neutralitetsvakten.(Se signalmeddelande) Tullkryssaren T.II bogserade livbåtarna de c:a 20 km in till Langesund. Konsul Höyer från Skien lät inkvartera alla 20 från GB på hotell Victoria i Langesund. Minst 30 personer såg från en höjd utanf[illegible] Risör rökpelaren efter explosionen men explosionen hördes inte. Kapten Jönsson övertog i januari 1940 befälet på Dagmar Bratt

GERTRUD BRATT

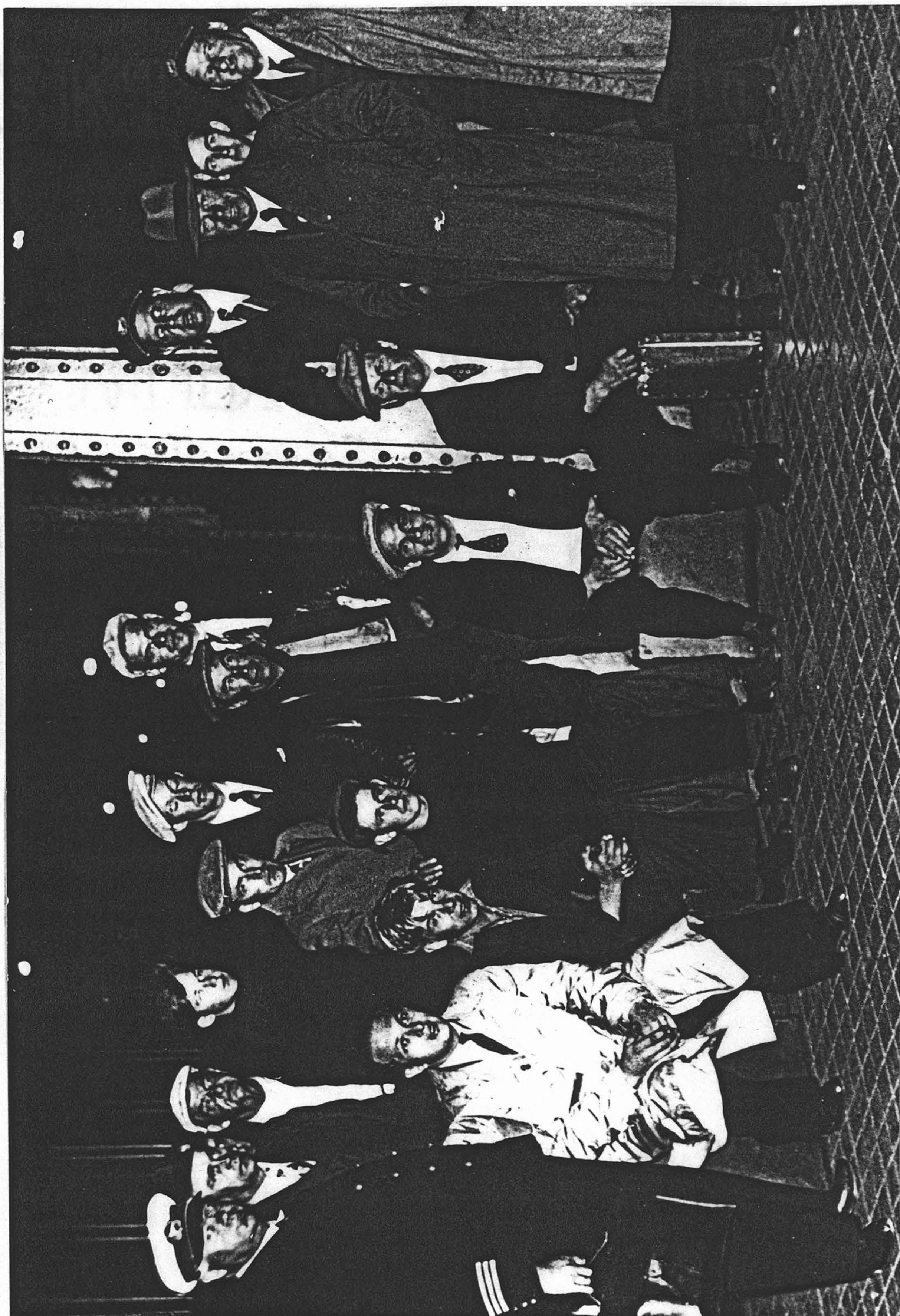
på 1467 brt, byggd 1920 vid Kockums i Malmö, som han förde ännu på sin 60-årsdag den 20.9 1949. Dagmar Bratt gjorde hösten 1944-våren 1 1945 flera rödakors-resor bl.a till Holland med livsmedel. Jönsson tilldelades 1945 Svenska Röda Korsets förtjänstmedalj i silver med diplom, samt Oranje-Nassau-orden. Jönsson gick i pension 1952 och fyllde 20.9.59 70 år i hemmet i Partille. Dagmar Bratt blev 1958-59 ombyggd till ett prâmfartyg med namnet Angur. Den 2.3.1957 levererades till Brattkoncernen från et varv i Bruges, Belgien, en ny Gertrud Bratt, ett motorfartyg på 1600 brt.

Det sänkta fartygets historik

Lastångare på 1519 brton byggd 1827 vid Kockums i Malmö av stål L.77,5 B.11,7. Ägd av RedAB Östersjön (G.A.Bratt) i Göteborg. 725 ihkr tripleexpansionsmaskin. 2600 ton dw. 9,5 knop på last. Gick hela sin tid i trafik Sverige- Bristolkanalen utan större haverier. Uppkallad efter generalkonsul Adolf Bratts maka Gertrud, som personligen döpte fartyget vid sjösättningen den 6.11.1926. Vid leveransen 1.2.17 blev hon bolagets näst största fartyg med bl.a."Elektrisk ljusinstallation."

En förklaring till att inget införts i skeppsdagboken sedan 21.9 kan vara att kapten Jönsson fyllde 50 år den 20.9.39

Gertrud Bratt   24.9.39



Gertrud Bratts besättning på Göteborgs Central 26.9.39

SILESIA 25.9.39

MÖNSTERSÄNKNING NR 2 VID NORSKA KUSTEN MED FRIST ATT GÅ I BÅTARNA SEDAN BEFÄLHAVAREN VARIT OMBORD I UBÅTEN MED SKEPPSPAPPREN?

KK vol 140

SILESIA 25.9.39

Rapport:

Avgick från Göteborg kl.17.15 den 23.9.1939 dest, till Hull.
Rumslast av c:a 1100 ton bräder, plank, 3" papp, träull & järntuber.
Djupg. F.11'10"- A.15'10" 20 ombv. 450 ton WB.
Torpederad av tysk ubåt kl.09 den 25.9. 45 sjömil WNW Ekerö fyr på Norges SW-kust. NNW vind, gropig sjö, gott väder, god sikt. Befh och utkik på bryggan. Ingen skadades.

Egersund 26.9.39
F.Fritzner (Befh)

Kl.05.30 Observerades ett fartygi SSW styrande NtO. Det observerade fartyget gav olika morsetecken med morselampa. Kl.06.30 befann det sig rätt akterut,styrande samma kurs som Silesia Då det misstänktes att det var en ubåt som förföljde oss, ökades farten till högsta möjliga.Det efterföljande fartyget signalerade oupphörligt "Stop". Till en början svarades inte på signalen, men då avståndet minskades svarades på signalen och Silesia lade bi. Ubåten signalerade därefter att skeppspappren samt alla lastdokument skulle bringas över. Kl.08 sattes STB livbåt i sjön, o befh gick över med de begärda pappren. Vid ankomsten ombord på ubåten överlämnade befh dem till chefen som hastigt gick igenom dem. Därefter meddelade chefen att lasten bestod av krigskontraband o beklagade at han måste sänka Silesia. Befh på Silesia beordrades omedelbart ombor att meddela besättningen att fartyget skulle sänkas o alle man skull gå i båtarna. inom 15 å 20 minuter och ro akter om ubåten. Kl.09 träffades Silesia av en torped i 3ans lastrum o sjönk inom 2 minuter med aktern före. Vind NNW 4-5. Därefter tog ubåten livbåtarna på släp och bogserade dem in mot kusten o släppte dem kl.12.10 c:a 12 sjömil från land. Livbåtarna fortsatte mot land medelst segel o rodd till kl 15.30 då ms Suecia av Stockholm tog besättningen ombord och bogserade livbåtarna in mot Ekerö fyr, där lotsarna mötte o tog besättn. o båtar in till Egersund. Ankomst till Egersund skedde kl.2 där besättningen inkvarterades genom Svenska konsulns försorg å hote Victoria.

Maskindagbok:

Mån. 25.9 06.30 gavs order att öka farten till högsta möjliga.
Stopp i maskin 07.57 HSF 08.05 Stopp 08.08 HSF 08.10
Stopp 08.18
Torpederades kl.09.00

vänd.

SILESIA

Maskindagbok, fortsättning:

Prejade oss med morselampa kl.05.30 Bogsering började mot land 09.15 Lämnade oss kl.12.10 då vi befanns vara c:a 12' från land. Vi fick sedan fortsätte med att ro o segla tills Suecia tog oss ombord och tog båtarna på släp. Vi kom till Ekerö fyr vid 18-tiden. Lotsarna mötte där o tog oss in till Egersund.

Sjöförklaring i Gtbg den 2.10.1939

Sjömanshusombudsman Reinhold Bråkenhielm & sjökapten Magnus lundberg sakkunniga bisittare. I övrigt avhördes ickennågon som saken kunde angå.

Befh: Varit anställd i Marinen 1910-1923, därefter befh. på ahndelsfartyg. Fört Silesia sedan januari 1937. Hade ensam gått ombord på ubåten. Besöket varade c:a 5 minuter. Farrygets last hade från oilka avlastare inlastats dels i Halmstad o dels i Göteborg o i sin helhet varit destinerad till Hull.

Lasten: 27 ton stål i lådor
138 ton järntuber
228 ton kartonpapp
152 ton kemisk massa
345 ton papper
5 ton träull
2½ ton verktyg
81 stds ohyvlade plank och bräder

De till ubåtsbefh överlämnade pappren hde utgjorts av fartygets registreringscertifikat, manskapsrulla, mätbrev, lastmanifest och konossement. Ubåtsbefh hade utan särskild motivering behållit samtliga papper, oaktat befh begärt att få tillbaka manskapsrullan och registreringscertifikatet. - Silesia hade haft Svenska flaggan målad midskepps på båda sidor med Silesia framför och Sverige akterom. För och akter hade Svenska färgerna varit målade rätt upp och ner. Aktre luckpresenningen hade varit målad i sin helhet som en Svensk flagga. Svenska flaggan var hissad akter och en Svensk flagga målad på telegrafhyttens tak. Enligt vad Ie styrman uppgivit skulle ubåten någon stund före torpederingen haft Tyska flaggan hissad men befh hade ej lagt märke därtill. Befh hade inte iakttagit några igenkänningsmärken på ubåten, men ubåtsbefh hade tilltalat honom på tyska o besättningen sinsemellan talat tyska. Ubåten var av mindre typ. Dess ~~xx~~ sidor var

SILESIA 25.9.39

delvis täckta med grönt slem, vilket tytt på att den varit i tjänst någon tid.

1:e styrman: Varit 3 år ombord. En liten tysk flagga hade hissats på ubåten då den hunnit i närheten av Silesia, men strax därefter nedtagits. Ubåten varit på 300 à 400 ton. Den var täckt med ett grönaktigt slem, vilket tytt på att den varit i tjänst länge.

1:e maskinist Björk: / Varit 9 månader ombord. Till sjöss 1915. Maskindagboken gått förlorad. Vitsordat befhs rapport.

Matros Gustafsson: 3 månader på Silesia. Han och lättmatros Hellström varit i den livbåt i vilken befh rotts över till ubåten. Inte lagt märke till att ubåten fört tysk flagg.

LLättmatros Hellström: 22 dygn ombord på Silesia. 2 år till sjöss. Vitsordat tidigare vittnen.

KK Memorial den 19.10.1939 /Utdrag:

....Silesias last bestod enligt ubåtschefens mening av krigskontraband, varför han sin plikt likmätigt lät torpedera och sänka fartyget. Livbåtarna togs därefter på släp och bogserades under en tid av över 3 timmar in mot NOrskakusten.

Ex offico
Bo Bergström.

CREW LIST

Befh Fritz Ferdinand Fritzner, Gamlebrovägen 16, Aspenäs, Lerum, 2.7.96
1e styrman A.G.H.Hultmark, Göteborg, 6.8.06 ·3 år ombord
2e styrman Hjalmar T.Lantz, Malmö, 1.12.20
Chief G.V.T.(Thorwald) Björk, Göteborg, 27.3.94
2e maskinist G.T.Leander, Göteborg, 24.4.85
Stuert E.O.(Olof) Holmquist, Göteborg, 23.9.04
Kock P.O.M.Hedberg, Vitaby, 23.12.01
Mässuppassare Gustaf Adolf Forsman, Göteborg, 22.4.22
Matros E.(Elmar) Westerholm, Reguli, Estland, 20.5.12
Matros Gösta Ivar Gustafsson, Mellösa, 22.4.11
Matros B.(Brör) Hornberg, Luleå, 21.5.18
Lättmatros Ture Fredrik Hellström, Malmö, 11.8.22
Jungman G.(Gustav) A.Engström, Västanvik, Torsby, 9.10.09
Jungman A.V.(Willy) Samuelsson, Kvibille, 9.12.21
Donkeyman G.(Gunnar) Nilsson, Råå, 6.2.00

Vänd.

SILESIA

Crew list - fortsättning:

Smörjare I.Hansen,Porsgrund, Norge, 4.4.15
Eldare G.I.Lenberg, Göteborg, 11.8.94
Eldare J.L.Johansson, Anneberg, Sjövik, 6.9.10
Eldare A.V.Kron, Malmö, 22.1.10
Lämpare E.O.Karlsson, Umeå, 2.9.04

UD HP 80c vol.3510.

Telegram till UD från RedAB Sylvia,Gtbg, 26.9.39

Silesias lastsammansättning i allt ton 581 papper 24 stål i lådor 138 tuber 152 trämassa 5 träull dessutom 83 stds plank o battens 251 kg verktyg stop. Avlastare träet Billerud stål o tuber Sandviken Papper Hyltebruk Nissaström Marbäck Papyrus trämassa Hismofors träull Hulevik verktyg C.E.Johansson Eskilstuna Lastvärden Kronor Hyltebruk papper 117810 Papyrus papp 10817 Nissaström papp 49500 Marbäck papp 8350 Hissmofors massa 22500 Hulevik träull 916 Johansson Eskilstuna verktyg 5672 Billerud trä 23183 Sandviken stål 134483 = Red.AB Sylvia

Assurans:

Silesia kaskoassurerad i Ocean, Göteborg för 650000:-
Effekter i Silesia ass. för 7500:- i Ocean för resa Göteborg-Hull
Radioinstallation ass. i Ocean för 4400:-
20 presenningar ass i Ocean för 6000:-

Urklipp Sv.D. 26.9.39

"Närmare detaljer blivit bekanta först sedan lotsbåten kommit in till Egersund där Silesias folk inkvarterats på hotell Victoria. Befh F.Fritzner anser att ubåten vägletts av ett flygplan med signaler.Silesia hade prejats redan kl.05 måndag den 25.9 cirka 15 sjömil W Egerö fyr, men då ubåten var så långt borta ignorerades den och Silesia fortsatte i hopp om att undgå angrepp. Men vid o7-tiden, c:a 45 sjömil från land, var ubåten så nära att befh vid förnyad prejning ansåg sig måste stoppa.Kl.08.30 kom ubåten upp långsides Silesia, befh gick ombord och fick 15 minuter att överge fartuget samt order att medtagaproviant, karta o.a. för navigering Kl.09 sprängdes Silesia med en torped. Ubåtentog livbåtarna på släp i 30 nautiska mil. Efter 4 timmars rodd togs de upp av Suecia på

UD HP 80c vol.3510

SILESIA 25.9.39

utgående mot Sydamerika, som vände och gick mot Kvadsheim där lotsbåt mötte o tog över samtliga. Svenskarna hade blivit älsvärt bemötta av Tyskarna och bl.a. bjudits på cigaretter. Besättningen åker på tisdagen med kustbåten till Oslo o tar där på kvällen tåget t.Gtbg.

Svensk protest i Berlin 26.9.39

Protesten förnyats den 11.10 av envoyen Arvid Richert även ifråga om Gertrud Bratt,Nyland och Gun. "Svenska regeringen vill samtidigt uttala sin förväntan att Tyska regeringen skall se sig istånd att med anledning av sänkningarna utbetla ersättning o skadestånd."

Inget svar synes ha ingått från Auswärtiges Amt i Berlin.

Hänvisning till HP 39 H/Tyskland.

(En mängd kopior på sjöförklaringen fyller ut den magra mappen)

UD vol. 3509 Allmänt: Silesia kaskoassurerad i Svensk Krigsförsäkringspool för 570000:- Civilkasoassurerad i SÅAF.

Förlorade effekter

Befh Fritzner förlorat för 1288:- Uteslutande kläder, inkl. vaktrock för 112:-, sjöstövlar 12:50, Oljerock 22:-,Hatt 12:- 3 kostymer 400:-, vinteröverrock 160:-, 2 kragskyddar 8:-, rakkniv 10:- 8 underställ 100:- 5 slipsar 15:-

Ie maskinist Thorwald Björk förlorat för 950:50 inkl. läderväska 75:- väggbonad 11:50, 2 sofföverdrag 15:25, skrivställ 9:-

Ie styrman Hultmark: 1073:50 inkl. sommaröverrock 95:-kostym 125:-

2:e styrman Lantz: 1050:75 inkl.kikare 180:-, oljeställ 20:-

Övrigas förluster varierat mellan 390 och 540 kronor.

Edwin Ossian Karlsson tagit upp en resväska med div. saker 40:- och täcke, filt, kudde,lakan 35:-

Mässuppassare Forsman förlorat sin enda kostym 90:- o Rock 100:-

RedAB Sylvia utbetalat 7725:-

Svensk Krigsförsäkringspool,Stora Nygatan 17, Gtbg, fick den 17.7.42 från SKN 6572:15för förlorade effekter.

2.7.42 ersatte Prisenhof,Hamburg SKN för utlägget, eftersom Silesia sänkts efter prisrättsförfarande

Egna noteringar:

SILESIA 25.9.39

Silesia sänktes kl.05.55 den 25.9.1939 45 sjömil WNW Ekkeröy av U-36, Wilhelm Fröhlich (Rohwer)

Ubåten morserade på engelska "Stop,stop,stop." Den befann sig först så långt borta, mellan Silesia och Norska kusten, att befh trodde sig kunna undgå den genom att fortsätta med högsta fart., dv.s. 10½– 11 knop. Ubåten gjorde c:a 15 knop och knappade hela tiden in på avståndet. Befh Fritzner hade fört Silesia sedan hon blev Svensk 1936, med A.G.Hultmark somvikarie, och ville inte offra sitt fartyg i onödan. Kk.07.30 sköt ubåten 2 prejskott på så nära håll att befh fann för gott att slå stopp i maskin. I rullande sjö roddes han över till ubåten vars befh inte låtsades om att Silesia försökt undkomma. Han tittade lugnt igenom pappren o beklagade sedna tre gånger att han såg sig tvingad att sänka fartyget eftersom lasten var kontraband. Han bad kapten Fritzner förklara för sin besättning varför Silesia måste sänkas. Han gav en frist på 15 minuter och rådde befh att ta med tillräckligt medproviant samt kompass och karta. ~~Ixdenn~~ I den grova, rullande sjön tog det närmare 20 minuter att få båtarna i sjön och ingen av manskapet hann hämta sina ägodelar i hytterna. I megafon uppmanades livbåtarna att ro bakom ubåten innan torpeden avsköts. Ett svart sprängmoln steg upp i tredubbel masthöjd o Silesia sjönk snabbt med aktern före, omvärvd av rök och rusånga. Djupet på platsen är c:a 250 meter. Torpeden avsköts från 300 meters håll och exploderade i lastrum III STB. Havet kokade på platsen och mängder av spillror vällde upp . Ubåten tog båtarna på släp mot kusten och lämnade dem 12 –15′från land. Efter 4 timmars rodd observerades de från Suecia på utgående mot Buenos Aires. Suecia meddelade Norska Amiralitetet och bad att lotsbåt från Egersund skulle möta. Livbåtarna lämnade åt sitt öde. Kl.14.45 sände Fritzner ett telegram till sitt rederi (Sylvia, Göteborg). Vid Kvadsheim mötte lotsbåten och tog över de skeppsbrutna varpå Suecia fortsatte sin resa. Kl.20 kom alla till hotel Victoria i Egersund där de mottogs å det hjärtligaste. Alla var vid god vigör. Följande dag fortsatte alla med kustbåten till Oslo f.v.b till Göteborg med tåg.

SILESIAS historik

Lastångare på 1946 brt, byggd 1923 vid Crown & Sons i Sunderland av stål för Hill Steamshipping Co i Newcastle som Sprightly. Sommaren 1934 strandade fartyget på sandrevlarna på Jyllands västkust o kunde bärgas först efter flera månader. Inköpt av

SILESIA 25.9.39

D/S A/S Albion i Köpenhamn och omdöpt till Nell inköptes hon i nov 1936 av RedAB Sylvia (A.Billner) i Göteborg och skulle först omdöpas till Polonia med tanke på Gdynia-trafiken, men det blev Silesia = Schlesien. L.81,5 B.11,5 925 Ihkr tripleexpansionsmaskin
Fritzner fört Silesia sedan hon kom under Svensk flagg nov.1936

NYLAND 28.9.39

MÖNSTERSÄNKNING NR 3 VID NORSKA KUSTEN MEN BEFÄLHAVAREN KVARHÅLLITS PÅ UBÅTEN MEDAN TYSKARNA ROTT ÖVER OCH KONTROLLERAT LASTEN.

KK vol. 119

NYLAND 28.9.39

Rapport:

Avgick Stavanger 27.9.39 destinerad till Antwerpen med rumslast av 5348,2 ton järnmalm. Djupg. F.10'3''- A. 21'8" 29 ombv. Torpederad kl. 08.15 den 28.9.1939 i N 5-6 Beaufort och grov sjö c:a 17 mil utanför Hvidingsöy. God sikt. Befh och 3dje styrmans vakt. Utkik på backen.

Journalutdrag:

30.8.39 avgick kl. 21.20 från Narvik dest, till Workington.
I.9. erhållit telegram från rederiet att avgå till Kopervik för order eftersom krig utbrutit.
2.9. kl.12,30 erhållit kustlots vid Ålesund o ankrat på Koperviks redd kl.17.30 den 3.9. i avvaktan på vidare order.
8.9. Erhållit telegrafiska order att avgå till Stavanger.
9.9. 08.30 lättat ankar o avgått under lots ledning.Anlänt till Stavanger kl.15 o förtöjt på anvisad plats.
27.9. erhållit order att avgå till Antwerpen som lossningsplats efter att ha erhållit konossement och manifest.Avgick 19.30 efter hamnlotsen lämnat och styrde för Geitungens fyr som passerades kl 22.30 på 2 mils distans, varefter kurs sattes Rv S 48° W. Nordlig vind, styrka 5 Beaufort med grov nordlig sjö.
28.9. kl.01.30 prejad av tysk ubåt. BB båt utsattes o befh, som medtagit skeppspappren, roddes över till ubåten. Befh blev där kvarhålle tillsammans med 3:e styrman o två man av besättningen. 5 Tyskar sände nu ombord i livbåten till Nyland. Efter det befh genomgått förhör av ubåtens befäl o pappren där undersökts, förklarades lasten för kontraband då den var inlastad 30.8 och då bestämd för Workington. Trots att befh förklarade att lasten tillhörde Grängesbergsbolaget i Sthlm och nu blivit såld till Antwerpen och alltså var destinerad till en neutral hamn förklarades Nyland dömd till sänkning. Nyland navigerades nu mot land och kl.08.15 c:a 17 mil utanför Hvidingsöy,efter det livbåtarna med befäl o besättning rotts undan, torpederades Nyland och sjönk nästan omedelbart. Livbåtarna roddes mot land och fingo sedermera assistans av Norska marinfartyget Stegg till Tannange varefter samtliga från Nyland fortsatte till Stavanger.

Göteborg den 3.10.1939

E.Berggren

Befh.

NYLAND 28.9.39

Sjöförhör i Göteborg torsdagen den 5.10.1939 kl.15.

Sjömanshusombudsman Reinh. Bråkenhielm & sjökapten Magn Lundberg ställt frågan:" Anledningen till att fartyget kvarlegat i Stavanger från den 9.9 till den 27.9.39"?

Befh: Som svar på frågan förklarat att Nyland kvarlegat i avbidan på meddelande om lastens försäljning till köpare i ett neutralt land o därpå beroende order om ändrad destination.
Befh. företedde ett den 30.8.39 i Narvik utfärdat original-konossement utvisande att Nyland intagit en last av 5348,20 ton järnmalm att lossas i Antwerpens hamn till Societé Anonyme John Cockerill à Seraing eller order. Befh anförde att han visat detta konossement för ubåtsbefh och upplyst att lasten visserligen först varit försåld och avsedd att levereras till Engelsk köpare, men att efter krigsutbrottet detta försäljningsavtal hävts och lasten därefter försålts till Belgisk köpare i Antwerpen. Mottagaren var en av de största stålverksfirmorna i Belgien. Ubåtsbefh hade inte satt sin tilltro till befh uppgifter o förklarat sig ej känna till den angivna firman. Befh och de tre besättningsmedlemmar som kvarhållits på ubåten hade blivit väl behandlade där, men av sina tillhörigheter ombird på Nyland hade de inte fått rädda något.
De övriga på Nyland hade räddat en mindre del av sina tillhörigheter. Befh hade fått behålla dagböckerna, mätbrevet, fullan o registercertifikatet, vilket allt bärgats. Ubåten förde ingen flagg o saknade igenkänningsmärken. Det var en mindre ubåt med c:a 25 mans besättning. Befh hade ej fått reda på båtens eller dess kaptens namn. -Nyland hade Svenska flaggan målad på båda sidor å jämte namn o hemland. Dessutom hade sv. flaggan målats på Ians och 5ans luckpresenningar.

Ie Styrman: Utom sina påhavda kläder räddat endast en kostym o en rock.

3e Styrman: Rönt god behandling på ubåten. Endast räddat de kläder han hade på sig jämte ngr fotografier.

Matros Karl Erik Karlsson: Gått ombord i BB livbåt, som inte varit utrustad med oljekläder o filtar. Livbälten hade väl funnits i tillräckligt antal, men en del av dem hade varit i dåligt skick så att banden brustit då bältena skule sättas på.

Befh: Riktigt att i livbåtarna ej funnits oljekläder. Filtar hade ej heller varit förvarade i båtarna, men befh hade före avgången från Stavanger givit order om att de filtar som legat i salongen skulle

NYLAND 28.9.39

hållas tillgängliga i penteriet så att de vid behov skulle kunna föras över till livbåtarna.

Lättmatros Erik Nilsson: Lämnat Nyland i STB båt. I denna ej funnits andra filtar än dessom medförts dit av besättningsmännen från deras egna kojer. Oljekläder hade ej heller funnits i båtarna.

Chefen& 2 Maskinsten vitsordat innehållet i skeppsdagboksutdraget.

KK Memorial 31.10.1939 :Utdrag:

" Ubåtschefen dekreterade att Nylands malmlast ursprungligen varit bestämd för England, och därför måste anses som krigskontraband. Sedan besättningen givits tillfälle att under natten närma sig kusten, torpederades fartyget som omedelbart gick till botten.

Särskilda anmärkningar: Enligt Kungl.Maj:ts och Rikets Kungliga kommerskollegiums kungörelse nr 14, 1939, skall fartyg, som icke är fiskefartyg, vid nyttjande i farvatten, vilka med hänsyn till krig eller krigsfara komma att fastställas, medhava - utöver i gällande författningar föreskrivna bärgningsredskap och annan utrustning - bärgningsredskap, utrustning till dylika redskap ävensom utrustning i övrigt i enlighet med vad balnd annat säges:3 § e) Hoprullade filtar, förvarade i möjligast vattentäta omhöljen,eller sålunda förvarade tjocka ylletröjor ävensom oljerockar,minst en av vardera slaget för varannan person.
Vid sjöförklaringen synes det mig hava konstaterats, att dessa föreskrifter ej blivit efterlevda. Befh bör därför genom sitt rederi tillhållas att under nuvarande oroliga förhållanden strikt iakttaga gällande förordningar.

Ex offico
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

22.12.39 tillskrev KK Ångf.AB Tirfing i Gtbg o anmodade dem att så snart ske kan från Nylands befh till KK insförskaffa skriftlig förklaring i anledning av upplysningen i ärendet att i livbåtarna saknats filtar ocg oljekläder samt att livbältena i båtarna icke varit i fullgott skick.

Enlligt uppdrag
Teofon Dahlman
KK

NYLAND

Befh "förklaringsbrev" till sitt rederi 5.3.40

Göteborg den 5 mars 1940

Herrar Axel Broström & Son
Göteborg.

Med Edert ärade av den 30.12.39 mottog jag Kungl.KK skrivelse av den 22 i samma månad rörande Nylands torpedering jämte därvid fogat yttrande från Kungl.KK Sjötekniske konsulent och får jag i anledning därav avgiva följande förklaring:

Beträffande livbälten

Livbälten av god beskaffenhet funnos ombord i mer än tillräckligt antal för den 29 man starka besättningen men en del livbälten hade vid tidigare granskning blivit kasserade. Då besättningen gick i livbåtarna var emellertid varje man försedd med ett livbälte av god beskaffenhet.

Beträffande flottar

Två stycken reglementsenliga flottar tillverkades under Nylands uppehåll å Stavangers redd o försågos med utrustning.

Beträffande oljerockar och filtar

Jag vill härmed förutskicka, att fartyget avgick från Narvik före krigsutbrottet o därefter inte någon gång anlöpte Svensk hamn, innan det torpederades.
Jag gjorde emellertid allt,vad jag kunde, för att i Stavanger söka anskaffa oljerockar o filtar,men hade dessa varor fullständigt slutsålts,varför det var mig omöjligt att därstädes ansakffa sådana. Jag beslöt för dens skullatt kmmplettera detta material så snart fartyget anlänt till Antwerpen.

Jag vill dock framhålla, att tillräckligt antal filtar funnos ombord,att besättningen i god tid fick order att placera dessa i livbåtarna, att kläda sig så varmt som möjligt samt att taga med allt,vad den behövde.

Högaktningsfullt
E.Berggren
Befh.

Enligt beslut den 19 mars 1940 tillskrev KK det Kungl.Svenska Kosnulatet i Stavanger "angående viss utrustning för båtar", med förfrågan om detsamma kunde vitsorda befh uppgifter att

NYLAND 28.9.39

vissa utrustningsföremål varit slutsålda i Stavanger under Nylands uppehåll där 9-27.9.1939

Enligt uppdrag
Erna Frodi.

Svar på ovanstående skrivelse, daterad Stavanger 29 mars 1940 till Kungl.KK Sjöfartsbyrån, Stockholm:

" Jeg erkjenner mottagelsen av det aerede Kommerskollegiums skrivelse av den 19 ds, men beklager ikke å kunne vaere til nogen hjelp i dette spörsmål, i det Konsulatet ikke har kjennskap til ss Nylands livbåters utstyr.
Dersom det blir meddelt Konsulatet hvad der manglet av utsyr, skal jeg med fornöielse undersöke hvorvidt dette kunde erholdes her i byen i September 1939.

Med utmerket höyaktelse
Leif Larsen
För vice-konsuln på Kungl.
Svenska konsulatet,Stavanger.

Kommerskollegiume byråkrater gav inte upp, utan återkom enligt beslut den 5.4.1940 med ett förtydligande av att det varit filtar och oljerockar befh icke kunnat anskaffa till fartyget i Stavanger under fartygets besök därstädes den 9-27 September 1939.

Enligt uppdrag /Mogens Möller.

xxxxx xxxx xxxx

Denna nya förfrågan till konsulatet i Stavanger försenades av den 9 April 1940 då Norge drogs in i kriget, eftersom KK den 6.7.40 åter skrev och upprepade sin förfrågan

xxx xxx xxx

Daterat Stavanger 13 Juli 1940 skrev vice-konsul Jac.Falck till Kungliga Kommerskollegium i Stockholm:

" Jeg erkjender herved mottagelsen av det aerede Kommerskollegiums skrivelse av den 6 ds motatt idag.
Hvorvidt det var umulig for kapteinen påå ss Nyland at faa kjöpt oljefrakker. etc her i September 1939 er vanskelig at kunne bekraefte. men det var sikkert meget vanskelig at kunne faa dette .

NYLAND

Till yttermera visso finns i mappen en utriven sida ur ett notisblock där någon skrivit med bläckpenna:

Kommerserådet Landby

" Befh påstår att han gjort allt vad han kunnat för att i Stavanger skaffa filtar o oljekläder men allt var redan slutsålt. Hans uppgifter torde hava sannolikhetsskäl för sig.Möjligen skulle Sv.Konsulatet kunna bestyrka kaptenens uppgifter.I så fall skulle Kollegium från konsulatet infodrra upplysning därom. Sjöholm synes förmoda detta.
Fartget har visserligen legat i Stavanger från den 9/9 till den 27/9 , men då befh varje dag väntat på order att avgå, synes han icke kunna lastas för att han ej sökt från annan ports, ev, från Sverige, anskaffa artiklarna ifråga.
För egen del synes mig nog ärendet kunna bero vid vad däri förekommit.Vill dock erinra om Langes "fredsviskningar" i saken.

[signature]

CREW LIST

Befh Edwin Berggren,Långåsliden 32,Göteborg, 11.5.81
45 år till sjöss, 5 år på Nyland.

Ie styrman Sixten Johansson, 11.12.93 25 år t. sjöss,4 år ombord.
Han försvann på Vaalaren 1943.

2e styrman Martin Källström,10.11.03

3e styrman Ingemar Cronlund,31.12.14 mönstrat 28.9.39

Båtsman Harry Kling,2.1.07

Matros Mårten Andersen, Norge, 4.12.83

Matros Oscar Emil Ekeroth, 21.1.19

Matros Karl Erik Karlsson, 24.10.18 2 månader ombord

Lättmatros Tage Nilsson,7.12.19

-"- Erik K.Nilsson, 21.5.12 Mönstrat 18.9.39 Stavanger

-"- Tollefsen, 22.10.01 Norrman

Jungman Adolf Selfjord, 29.10 22 Norrman

Jungman Odd Hansen, 25.2.20 Norrman

Övermaskinist Sigurd W.Lundgren, 2.11.86 35 år t sjöss,3 år ombord

2 maskinist Erik Gustafsson,2.3.97

3e maskinist Sven Olsson,22.3.17

Donkeyman Edvard Hedlund, 17.3.02

Smörjare Henry Rosén-Eliasson,14.8.19

forts.

KK vol 119

NYLAND 28.8.39

fortsättnig Crew list:

Smörjare Knut Nilsson, 25.10.14
Eldare Åke Andersson, 6.7.11
Eldare Conny W.Linnander, 26.10.01
Eldare Justus Johansson, 15.10.99
Lämpare Karsten Hansen, 9.4.14 Norrman
Lämpare Tore Jakobsen, 9.3.18 -"-
Laämpare Johannes Andreassen, 20.8.11 -"-
Steward Torsten Andersson, 22.11.02
Kock Arne Lundwall, 12.2.12
Kockelev William Karlsson, 19.2.21
Mässuppassare Knud Brandsgård-Paulsen, 27.10.22 Dansk.

UD HP 80c vol.3510

Telegram till UD från konsulatet i Bergen 28.9.1939:

" Det er svensk dampskib Nyland Broströms rederi som torpederets 12 kvartsmil NW Tananger. Malmlastet Narvik -Belgien.Besättn. 29 mand indkommet Tananger."

Telegram till UD från Axel Broström & Son, Göteborg,28.9.39.

" Befh ie styrmannen vårt ångf. Nyland telegraferar idag följande Telegrammet börjar Nyland avgick med last järnmalm Stavanger - Antwerpen 27.9 19.30. Styrde Geitungen som passerades 22.00 varefter kurs rv S 48 W stop. 28.9. kl.1.30 prejade tysk ubåt Kaptenen gick ombord i livbåten med skeppspappren till ubåten och blevdär kvarhållen med tre man av besättn. och tre tyskar sändes ombord Nyland stop Båtens befäl ansåg lasten kontraband då inlastat 30.8. och bestämt England stop Till trots skeppspapp-ren var utfärdade Antwerpen dömdes fartyget till sänkning trots neutral hamn stop Nyland beordrades kurs mot land som styrdes 3 timmar varefter manskapet beordrades livbåtarna och Nyland torpe-derades 8.15 och sjönk omedelbart.stop besättningen senare upp-taget av Norskt marinfartyg o landsatt Stavanger stop Berggren Johansson Telegrammet slutar = Axel Broström & Son

NYLAND

Malmlasten:

5.348.200 kilo iron ore from Luossavaara-Kirunavaara AB till Société Anonyme John Cockerill à Seraing, to be delivered at the port of Antwerp.
Cargo insured war risk for 160.000 kr in Sjöförsäkr AB Ägir, Stockholm.

Brev till UD från rederiet, Axel Broström & Son, Göteborg den 28.9.1939.

ss Nyland.
Detta fartyg intog 29-30.8.1939 i Narvik en malmlast för Workington, befraktare Luossavaara-Kirunavaara AB. Medmanledning av krigsutbrottet blev Nyland på resan från Narvik till Workington beordrad till Kopervik, dit fartyget anlände 3.9 förvidare order. Sedermera beordrades Nyland till Stavanger 9.9. Till följd av krigsutbrotte annullerades certepartiet ävensom försäljningen av malmen till England. Lasten såldes till ett Belgiskt stålverk o nytt certeparti upprättades den 27.9. enligt bbifogat original för skeppning till Antwerpen. Före avgången från Stavanger kl 19.30 27.9 hade befh från befraktarna erhållit nya konossement och manifest,utvisande att lasten var dest. t. Antwerpen och avsedd för Belgisk mottagares räkning. Det ursprungliga, i Narvik tecknade konossementet återlämnades till befraktarna. Nyland befh kapten Edwin Berggren har i telefon idag kl 16.30 meddelat att Nyland vid 0i.30 tiden idag på morgonen prejades av en tysk ubåt meddelst morsesignaler. Kapten Berggren ammodades gå i livbåten med fartygets papper och mottogs av tvenne officerare i ubåten. Befh uppvisade såväl konossement som manifest,utvisande att lasten var för Belgisk räkning, men ubåtsbefh förklarade att enligt hans uppfattming båten var destinerad till England,vilket påstående han baserade på Nylands kurs samt att tyskarna hade kännedom om att lasten ursprungligen var bestämd för England. Ubåtsbefh meddelade att lasten vid inlastningen var avsedd för Engelsk mottagare och därför måste anses som kontraband. Ubåtsbefh meddelade först att han skulle försöka taga båten till tysk hamn,men ändrade sig sedan och uppgav att Nyland skulle gå in så nära land som möjligt för

NYLAND 28.9.39

att sänkas ,vrjämte ubåtsbefh skulle underrätta någon lastbåt som kunde ta besättningen iland. Vid prejningen var kursen NO½N från Skurufjord cirka 33 sjömil från land. Kapten Berggren fick stanna kvar i ubåten jämte 3 besättningsmän från Nyland, vilka tagits ombord i ubåten i utbyte mot xxx 3 tyskar som satts ombord i Nyland. Ubåten gick i undervattensläge i cᵉa 45 minuters tid på 18-20 meters djup. Torpederingen verkställdes idag kl.08.15 då Nyland befann sig 15-17 mil från land och sjönk fartyget efter 33 sekunder. Livbåtarna satte kurs mot land tills de efter ngn stund möttes av en norsk jagare som tog dem på släp. Kapten Berggren meddelar till slut att besättningen lämnades ganska god tid för att gå i båtarna. Ubåten skulle vara mycket liten och ha en besättning på c:a 25 man.

Urklipp Sv.D 29.9.39

" Kapten Bergren gjorde ubåtsbefh uppmärksam på att krig ju bryter alla kontrakt. "Jag nödgas emellertid sänka ert fartyg"fastslog ubåtsbefh. Bergren frågade ubåtsbefh om det var han som sänkt ss Silesia. "Det kan nog tänkas",svarade ubåtsbefh med ett trött leend 2e styrmanfick ro tillbaka till Nyland och Befh och 3 man hölls kvar som gisslan på ubåten. Hela tiden arbetade man med radioapparater ombord på ubåten o dess befh förklarade öppet att han hade god reda på fartyg som var att vänta, eftersom man lyssnade på alla telegram som sändes. Medan jag var ombord i ubåten undersöktes Nyland grundligt av de tyskar som satts ombord. Ubåten följde efter i ytläge in mot kusten, men då ett flygplan observerac långt borta, dök ubåten med otrolig snabbhet i undervattensläge och gick ner till 25 meters djup där den stannade i 45 minuter. C:a 12 sjömil w.Feistein gick ubåten upp i närheten av Nyland som då övergavs. Då livbåtarna rotts undan sköt ubåten en torped som exploderade midskepps. En rökpelare steg upp 5,6 gånger så hög som masterna och Nyland sjönk inom loppet av en halv minut. Sjön var ganska orolig och det var blöttoch kallt. Två tyska trålare passerade livbåtarna innan de tre norska krigsfartygen hunnit fram. Då hade en livbåt satt segel o tagit denxxå andra på släp. Då bordning ansågs riskabel tog ett krigsfartyg livbåtarna i släp in till Risa vid Stavanger dit man kom kl.14.Lotsarna på Kvitsöy hade följt dramat i kikare o rapporterat till marinmyndigheterna.

NYLAND

Svensk protest i Berlin fredag 29.9.39

Envoyen Arvid Richert överlämnat Svenska regeringens protest mot sänkningen av Nyland till sou-chefen på Auswärtiges Amts politischer abteilung, fürst von Bismarck, som saknade all kännedom om sänkningen och livligt beklagade densamma.
Förnyad protest mot sänkningarna av svenska fartyg framfördes i Berlin den 11.10.39 Det tyska svaret 15.11.39 se SKN EIII.

Detaljer från konsulatet i Stavanger

Nylands folk möttes i Tananger av vicekonsuln Jacob Falck som ordnat transport till Stavanger och logi för 12 man på Sjömanshemmet som inte hade plats för fler. Befäl o övriga fick rum på Grand hotell. Avmönstring på konsulatet. Befh Berggren på kvällen 29.9 avrest till Sthlm på order från rederiet. Övriga avreste på kvällen 30.9 med hurtigruteskibet till Oslo där konsulatet mötte. Alla mycket tacksamma för all älskvärdhet de mött på torpedbåten Stegg och Olav Trygvason.

Edligt förpliktat intyg av Nylands befh.

Intyget upprättat i Göteborg den 29 november 1939 av Karl Vinges advokatbyrå som ett bemötande av punkterna i det tyska UD-svaret den 15.11 att man ombord på Nyland funnit ett telegram till befh från rederiet med instruktion att på väg till Antwerpen anlöpa Ramsgate.

"Jag visste att Ramsgate var en Engelsk visitationshamn och att om jag inte frivilligt uppsökte denna kontrollhamn riskerade mitt fartyg uppbringning. Jag hade i Stavanger av andra befh erfarit att det låg ett Engelskt vaktfartyg några dist. minuter norr om Ramsgate o att detta vaktfartyg hänvisade fartyg in till redden i Ramsgate eller gav tillstånd att passera. Från vaktfartyget kunde också underrättelse erhållas om minrisken vid fortsatt resa mot Antwerpen. Den 27.9 kl.19.30 avgick jag fråm Stavanger. Enligt de senaste väderleksutsikterna väntades då N kuling. Sedan fartyget kommit ut i rum sjö sattes kurs S 48° W. Amledning till valet av denna kurs var följande. Öster eller SO om Sydvästflacket på Dogger Bank låg ett tyskt minfält, så nära intill flacket att det skulle vara oförsiktigt att under N kuling söka passera mellan minfältet och flacket. På flackets W sida låg ett Engelskt minfält så

NYLAND 28.9.39

..nära intill flacket att jag inte kunde passera mellan minfältet och flacket. Det syntes därför vara försiktigast att söka komma norr om Engelska minfältet och därefter passera mellan minfältet och Engelska kusten söderut. Den kurs jag tänkt hålla och som gick ner mot Engelsk- kusten samt därefter utmed Engelska kusten sydvart, hade Ie styrman efter mina anvisningar lagt in på det sjökort jag hade ombord i Nyland. Jag hade dock räknat med att vid vackert väder ändra kurs o gå mellan Dogger Bank och det tyska minfältet. Medan ännu kursen S 48° W hölls stoppades vi av ubåten. Under vistelsen ombord i ubåten blev jag tillfrågad av en officer - jag tror det var andre officeren ombord - om jag visste varför Nyland skulle sänkas.Då jag svarade nekande sade han att det beroddeepå att lasten varit intagen redan den 30.8. och då var bestämd för Workington. Jag svarade att krigsutbrottet brutit alla kontrakt och att jag beordrats till Kopervik för vidare order.Jag framhöll att lasten fortfarande tillhörde Grängesbergsbolaget och av dem sålts till Antwerpen o att jag fått order att avgå till Antwerpen. Officeren frågade mig vidare, vad jag gjort så länge i Stavanger. Jag svarade att vi legat där o väntat på order. Slutligen anmärkte han att man på ubåten inte kände till den firma i Antwerpen som lasten var destinerad till, och att man inte kunde hitta den i de böcker man hade ombord på ubåten. Jag genmäde härtill att Cockerills voro ett av de största stålverken i Belgien.

Göteborg den 28.11. 1939
Edwin Berggren

SKN E VII 544 Pool 6 Kasko

Effektförluster

Ocean i Gtbg skrev 24.9.1941 till SKN att de översänder kvitton på de ersättningar rederiet utbetalat för de ombordvarandes effekter. Inga kvitton finns dock i mappen. Så som i fallen Gertrud Bratt o Silesia var det tyskarna som till sist ,den 3.7.42, till SKN utbetalade effektersättningarna, eftersom Prisenhof i Hamburg gått med på detta efter årslånga förhandlingar enär fartygen sänkts efter prisrättsförfarande.

Befh förlorade kläder o.a. för 1279:- plus instrument för 458:80
= kikare 60:-, radio med batterier 135:-, räknemaskin 19:80
o ett reflektionsinstrument för 175:-

vänd

SKN EVII 544,Pool 6
Kasko

NYLAND

Ie styrman förlorat för 643:- inkl. revolver 10:-och klocka 15:-

2e styrman förlorat en omfattande garderob i relation till värdet =556:60 Han redovisade bl.a. silvermanschettknappar 5:- läderväska, prydnadskuddar, 5 broderade borddukar, slidkniv, cigaretttändare, thermoskanna, frottéhanddukar, plånbok, rakapparat o 2 kartonger Sun-light tvål.

3e styrman: 918:- inkl. böcker för 108:-, syskrin 10:-, tennsi-e gill 20:-, kem.tvätt och reparation av kostym 25:- Övermaskinisten även han satt upp renovering av bärgad kostym och hatt 15:36 o förlust av skrifbordslöpare 8:- Totalt 787:86. Även 2e och 3dje maskinisterna synes ha lämnat fartyget i kostym som sedan måst tvättas och lagas. Eldarna förluster legat kring 250:- per man. Stewarden 667:50. Kocken 362:50 Kockeleven 475:- Mässuppassare Paulsen anmärkt "Allt var nytt" för sin garderob värd 430:- inkl. sengkler 50:-, en frakk 70:-,en dress 80:-,hatt 10:-, undertöj 40:-,sko og stövler 40:-,arbeidskler 40:- koffert 20:-

SKN den 5.5.42 utbetalat till Ångf.AB Tirfing 7465:53 för effekter.

I UD HP80c 3509 /Allmänt,framkommer att Nyland varit krigskaskoassurerad i Svensk Krigsförsäkringpool för 770.000:-

---

SKN EIIIvol.K-156.

Tyska svaret på Svensk protest 15.11.39

Auswärtiges Amt
R 26 836

Berlin den 15 Nov,1939

An den Königlichen Schwedischen
Gesandten, Herrn Richert,
in Berlin.

Herr Gesandter!

Auf ihr an den Herrn Reichsaussenminister gerichtetes schreiben vom 29.9.39 betreffend den Schwedischen Dampfer Nyland,beehre ich mich, ihnen folgendes mitzuteilen.

Den Dampfer Nyland ist am 28.9.39 von einem Deutschen Kriegsschiff versenkt worden. Das Schiff führte als ladung Eisenerz, der nach Ziffer 12 in verbindung mit Ziffer 1-12 des artikels I des gesetzes zum änderung der Prisenordnung vom 12.9.39 als banngut

NYLAND 28.9.39

gilt,wenn es für das feindliche gebiet bestimmt ist. Der Dampfer Nyland hat früher fast ausschliessend erz nach Workington in West England gefahren; auch die bei der anhaltung an bord befindliche Eisenerzladung war ursprünglich nach Workington bestimmt.Erst am 27.9.39 bekam das Schiff weisung,nach Antwerpen auszuladen und enthielt vonder Reederei entsprechende neue Papiere,die aber nicht das datum ihrer ausstellung (27.9.39) angeben, sondern auf den 30.8 1939 zurückdatiert waren. Schon dieser umstand bewisst unrichtiger Datumsangabe sowie das fehlen der Gesundheits- und Zollpapiere mussten beim einem Schiff, das bisher fast ausschliesslich Erz nach England gefahren hatte, verdacht erregen. Hinzu kam, das keines der Papiere mit einem Stempel oder sonst einem Behördlichen zeichen versehen war.Verdächtig erschien ferner ,dass der Dampfer vor und beim anhalten nicht in richtung Belgien sondern 220-230° und damit auf die Mittelenglische Küste steuerte. Dazu kam dann entscheiden der umstand dass bei der durchsuchung des Kapitän-raumes durch den Prisenoffizier in einem abgesonderten fach des Schreibtisches - getrennt von allen übrigen Papieren - ein Telegram gefunden wurde das der Kapitän weisung gab, vor Antwerpen Ramsgate in Kent, England anzulaufen. Es hat folgendes wortlaut:

134 Göteborg CG85 37/36 25 1300=
Nyland Brolien Stavanger
Aaberopa vaart dagstelegram Grangesbergsbolaget sender eder idag nya konossement och manifest utvisande lasten for Belgisk rekning stop Nar dessa dokument emottagits vilket beraknas bli onsdag avgaa via Ramsgate till Antwerpen erkann telegrammet=Brostrom+

Damit war der beweiss erbracht,dass das Schiff vor der ereichung des neutralen Hafens (Antwerpen) einen feindlichen Hafen (Ramsgate)berühren sollte; hiermit war die feindliche bestimmur des unbedingten Banngutes nachgewiesen, im sinne der ziffer 3 des artikel 23 des Deutschen Prisenordnung vom 28.8.39.

Das Schiff, dessen Eisenerzladung nach gewicht,wert und umfang mehr als die hälfte der gesamten ladung ausmachte, unterlag daher gemäss artikel 28 der Deutschen Prisenordnung der aufbringung und einziehung. Zur zerstörung des Schiffesmusste ausnahmeweise deshalb geschritten werden, weil das aufbringende Deutsche Kriegsschiff ein Prisenkommando,das die einbringung des Schiffes hätte übernehmen können, nicht für längere zeit entbehren konnte.Unter diesen umständen hätte die einbringung den erfolg der unternehmungen, in denen das

Nyland

aufbringende Deutsche Kriegsschiff begriffen war,beeinträchtigt. Da ausserdem die einziehung des Dampfers Nyland mit sicherheit zu erwarten gewesen wäre, waren die voraussetzungen, unter denen gemäss artikel 73 absatz 2 der Deutschen Prisenordnung eine zerstörung zulässig ist, gegeben. Die versenkung des Schiffes Nyland ist demnach rechtmässig erfolgt. Der im auftrage ihrer Regierungeingelegte protest kann daher nicht als begründer anerkannt werden.Sollten die in frage kommenden berechtigten trotz diesen sachverhaltes der ansicht sein, dass sie anspruch auf entschädigung haben, so steht es ihnen frei ,diese gemäss der Prisengerichtsordnung vom 28.8.29 im prisengerechtlichen verfahren geltend zu machen, und sich zu diesen zweck an den Reichskommissar beim Prisenhof in Hamburg zu wenden.

Genehmen sie, Herr Gesandter, die versicherung meiner ausgezeichnetsten hochachtung

Freiherr von Weizäcker
Staatsekretär

Protestsvaret hemligstämplat av UD.

Envoyen Richert, Berkin, avsände 20.22.39 ovanstående svarsbrev i avskrift utan egna kommentarer till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärenden i Stockholm.(Följebrevet ~~är hemligstämplat~~.)I detta har i svensk översättning förstreckats (om skeppspapprens antedaterande den 30.8.39) att "redan denna omständighet - en medvetet oriktig datering -jämte frånvaron av sundhets - och tullhandlingar måste väcka misstanke, när det rör sig om ett fartyg ,som hittills nästan uteslutande gått med järnmalm till England."

Förstreckat med rött i marginalen är följande: " Härtill hade som avgörandefaktum kommit,att prisofficeren vid visitationen av kaptenens hytt, i ett särskilt skrivbordsfack och skilt från alla övriga handlingar funnit ett telegram,undertecknat Broström, vars ordalydelse återges i skrivelsen, och vilket ger kaptenen order att före Antwerpen angöra Ramsgate i Kent, England."

Obs: Hemligstämpeln finns på en avskrift som UD:s politiska avdelning den 24.11.39 sände till bankisnpektören S.J.Lindberg, SKN, Stockholm

(Om Nordsjön slutet sept 1939 se även MURJEK 1941, ett brev från befh till rederiet.)

NYLAND 28.9.39

Nyland sänktes kl.00.30 (!) 28.9.39 av U-16, Hannes Weingärtner, 45 sjömil SW Stavanger.. (Rohwer)

Natten var månljus och blåsig med grov sjö. Vid midnatt såg man från bryggan morsesignaler från en ubåt om STB. Kl.01015 sattes en båt ut och roddes över till ubåten med befh Berggren, som först Nylånd sedan 1934, samt 2e och 3dje strymännen. 2e styrman fick ro tillbaka med en tysk officer och fyra prismanskap till Nyland; och Befh och 3dje styrman Ingemar Cronlund kvarhölls som gisslan på ubåten, liksom 2 besättningsmän. "Jag kan ju inte veta om inte lasten är på väg till England i skydd av Belgiskt namn," sade ubåtsbefh till kapten Berggren. Han stod fast vid sitt sänkningsbeslut, men ville vänta med torpederingen tills det ljusnat varför Nyland beordrats gå in mot kusten medan ubåten följde efter. de 4 svenskarna fick kaffe o cigaretter och anvisades liggplatser. Kl.03 väcktes de av alarm och dykorder sedan ett flygplan siktats långt borta. Ubåten gick därefter i u-läge i 45 minuters tid på c:a 25 ms djup. Tre lastångare passerade under tiden Nyland gick mot kusten. Kl.07.30 övergavs Nyland sedan maskin stoppats. Ubåten tog upp sitt prismanskap från en av båtarna och svenskarna fick gå i båten i deras ställe. Ubåten gick u u-läge och kl.08.15 sprängdes Nyland midskepps av en torped 12'W Feisteinen vid Tananger, och sjönk på 30 sekunder på c:a 200 meters djup. En livbåt satte segel och tog den andra båten på släp mot kusten. Efter två timmar mötte torpedbåten Stegg som tog upp samtliga och bogserade in båtarna till Risavika,Tananger dit man anlände vid 14-tiden. Lotsarna på Kvtsöy vid Feisteinen hade redan 07.30 observerat Nylands masttoppar i kikare och lotsarna trodde att ångaren låg o väntade på lots 18.19 nautiska mil W.Kvitsöy efter att ha kommit in från sjön med kurs NNO. Efter c:a en halvtimme kom en våldsam explosion 08.15 o en svart rökpelare steg upp, sex gånger högre än masttopparna, vilka samtidigt försvann. Efter sänkningen lät ubåtsbefh sända ett telegram till Ångf.AB Tirfing i Göteborg och meddelade att dess fartyg sänkts o att besättningen var oskadad. "Han var mycket human", var kapten Berggrens omdöme om ubåtsbefh. Svenske ministern i Berlin, Arvid Richert, framförde på em 29/9 till Tyska UD i Berlin en allvarlig protest från Svenska regeringen mad anledning av Nylands torpedering och yrkande på ersättning för fartyg och last då sänkningen stod i uppenbar strid med den internationella rätten.

Toppedbåten Stegg flög i luften 20.4.40 i Heröysund efter en desperat strid mot det tyska artillerifartyget Bremse .

Nylands historik

Malmångare av turrettyp på 3526 brt, levererad 1909 från W.M.Doxford & Sons ltd i Sunderland som nr 7 i en serie turretfartyg beställda av Ångf.AB Tirfing (Broström). Sjösatt 22.6.1909. lev. 26.7.09 och insatt på traden Narvik-Workington. L.99,6 B.14,8 1425 ihkr tripleexpansionsmaskin och 2 pannor av varvets tillverkning. Kskoassurerad för 770.000 kr. Fartyget hade under sina 30 år endast några obetydliga haverier. Verkställande direktör i Ångf.AB Tirfing 1939 var T.E.J:son broström. Nylandsserien beställdes på sin tid av Dan Broström.

BREV TILL REDERIET FRÅN BEFH PÅ MS MURJEK
Daterat Ymuiden 2.10.39

.... Avgick tidigt torsdag morse från Kopervik (dest. till Ymuiden med malmlast) Under de 2 första dagarna kommo vid flera tillfällen flygplan och kretsade runt fartyget på låg höjd, så vitt vi kunde se voro de flest tyska. I fredags kväll vid södra delen av DoggerBank prejades vi av en ubåt som begärde att få se fartygets papper. Vi rodde över till ubåten som visade sig vara tysk. Vederbörande befäl mente på att Murjek styrde för England, men jag förklarade att vi inte alls styrde utan lå helt stilla nattetid på grund av minfaran. Papperen granskades och allt befanns vara iordning och så var den saken klar. Det tycktes fästas större be-. tydelse vid den kurs fartyget styr,än vid vad destinationshamn apperen utvisa och skulle man så för exempel i närheten av Ymuiden styra mot England, d.v.s åt helt annat håll än den egentliga destionationshamnen , och då prejas av en ubåt, så fästes säkert inget avseende vid det som stod i papperen. Då det därefter såg ut som om inget engelskt bevakningsfartyg skulle preja oss, telegraferade jag till Eder med förfågan om vi nödvändigt måste till Ramsgate, detta med tanke på att åter råka ut för tysk ubåt eller flygare . Massor av drivminor hava rapporterats i Nordsjön,varför det är säkrast att med lastat fartyg ligga stilla under mörker.Vid barlast, om det råder frisk vind, kan det däremot vara bättre att nattetid gå med sakta fart. Anlände till Ymuiden igår vid middagstiden men kan ännu ej få uppgift om lossningsutsikterna.Avvaktar nu meddelande om fartygets vidare sysselsättning.

Högaktningsfullt
Ernst Bramford
Befh.

(Grängesbergsbolagets MS Murjek försvann med man och allt i slutet av februari 1941.)

GUN 30.9.39

PÅ RESA MED AMMUNITIONSLAST TILL ANTWERPEN STOPPATS AV TYSK UBÅT I MÖRKER OCH GROV SJÖ. NERVÖS UBÅTSKAPTEN TAGIT GISSLAN, SÄNKT MED SPRÄNGLADDNINGAR.

KK vol65.

GUN. 30.9.39

Rapport:

Avgick den 29.9.39 fr ån Göteborg med destination Antwerpen.
Rumslast av 34694 kg röksvagt krut och 18408 kg 40 mm. ammunition från AB Nobelkrut i Bofors. Djupg. F.7'6"- A. 11'9". 319 ton wb i tankarna 18 ombv.
Prejad av ubåt 30.9. kl.21.05 c:a 30 sjömil NW Hanstholmen i frisk NW vind, grov sjö, mörker med god sikt. Ie styrmans vakt.Utkik på backen

Utdrag ur skeppsdagboken:

Fre. 29.9. kl.12.30 börjat lasta vid Lindholmskajen i Göteborg. Lastningen med 3 gäng pågått till kl.18.50 då partiet intagits i 3ans lucka: 240 lådor ammunition = 18,408 ton samt 788 kaggar röksvagt krut = 34,694,4 ton. Kl.19.30 avgått från Göteborg ass. av lots och en bogserbåt. Livbåtarna utsvängda o flottarna utrustede. Kl.21.40 satt loggen samt lämnat lotsen. Styrt varierande kurser. Lör. 30.9. kl.02.30 passerat Skagens fyrskepp tätt om BB. Kl.10 Hirtshals fyr i S 11 W. A = 6'. Kl.10.45 ett flygplan kretsat över fartyget. K1.19.45 Hanstholmens fyr iSSO gd= 27'.
Kl.21.05 fartyget prejat av en tysk ubåt. Slagit stopp i maskin. Kl.21.15 sjösatt BB livbåt. Kl.21.20- 21.45 div. manövrar vidtagna för att kunna sjösätta STB livbåt. Densamma sjösattes kl.22
Varierande vindar mellan W och Nord.
Grov motsjö med sättning och slingring.

Befälhavarens rapport:

SS Gun blev lördag den 30.9. kl.21.05 c:a 30 sjömil NW Hanstholmen prejad av en ubåt som avlossade 3 skott mot fartyget. Undertecknad, John Mauritz Persson, befh å ss Gun, hade c:a kl.20.30 gått till vila och Ie styrmannen förde befälet. Då prejningsskotten avlossades rusad jag, medtagande skeppspappren som låg på mitt bord, upp på bryggan. Från ubåten signalerades att båt skulle sändas över,varefter jag i sällskap med 2e styrmannen och fem besättningsmän i BB livbåt begav mig över till ubåten, vilket skedde c:a kl.21.15.Ubåten låg tvärs om STB på c:a 500 meters avstånd. Vid ankomsten till ubåten, som var tysk,möttes jag av befh som omedelbart uppkallade mig i ubåtens torn och där, utan att ha tagit del av skeppspappren,påstod att Gun sökt ramma ubåten och därför skule sänkas omedelbart och utan varning. Den tyske befh befann sig tydligen i ett mycket uppjagad sinnesstämnir och förklarade ungefär efter orden:" Vi har sänkt en dansk idag och där gick 11 man bort, för han hade liksom ni sökt ramma oss!" Jag

GUN

protesterade på det bestämdaste mot att Gun sökt ramma ubåten och förklarade att hans påståenden voro en ren lögn och att folket ovillkorligen måste räddas. Samtidigt förklarade jag att Gun var destinerad till Antwerpen och att det inte fanns någon som helst orsak att sänka fartyget. Jag föreslog även att fartyget skulle tagas till Hamburg för undersökning, men intet hjälpte. Den tyske befh frågade därefter i vilken lucka lasten låg och framställde med några gester om det var någon risk att sända en torped. Det framgick av dessa frågor att han var fullkomligt underkunnig om fartygets last av krut o ammunition.Jag avrådde honom på det bestämdaste att torpedera Gun, och med anledning härav lät den tyske befh en löjtnant, en korpral och 2 man med några av Guns besättningsmän i Guns livbåt begiva sig till Gun för attpå annat sätt sänka fartyget. Den tyske befh gav nu orderom att Gun skulle beskjutas och skrek att han skulle skjuta på bryggan.Jag skrek till de tyska besättningsmännen att de inte fick skjuta på bryggan där folk uppehöll sig. Resultatet blev att 3 skarpa skott avlossades mot Gun, men såvitt jag kunde bedöma lossades inget av dem mot bryggan. Härefter fördes jag ner i ubåtens inre där jag förelade befh skeppspappren. Denne kastade en flyktig blick i handlingarna, men förklarade med detsamma att handingarna inte voro riktiga då han visste att lasten skulle till England, ehure pappren klart utvisade att den var destinerad till Belgiska staten. Då ubåtsbefh och jag härefter ånyo gick upp i ubåtens torn,befanns det att fientliga fartyg och flygplan voro i närheten och jag anklagades i hotfulla ordalag att ha genom radiosändare på Gun tillkallat hjälp innan jag lämnade mitt fartyg. Sedan jag hunnit förklara att Gun saknade radiosändare slog ubåten alarm och gick i u-läge med mig och två av Guns besättningsmän,lättmatros Gunnar Nyström och eldare Sten Forsén. Klockan kunde då ha varit omkring 22. Härefter fingo vi kvarstanna i ubåten i c:a 8 timmar. Under denna tid avlossades vid 23-tiden tre torpeder vilka vi förmodade gällde Gun. Då vi vid 06-tiden påföljande dag skulle lämna ubåten, fingo besättningsmännen gå upp på ubåtens däck medan jag kvarhölls av ubåtsbefh och erhöll meddelande att jag inte finge lämna ubåten förrän jag påtecknat en förklaring att Gun varit destinerad till England. Sedan jag med hänvisning till skeppspappren förklarat att jag vägrade påteckna en dylik handling, skrev en av ubåtsofficerarna på befh order på ettpapper,efter vad jag vill minnas,följande:"Gun.Göteborg Göteborg-Antwerpen.Styckegods." jag anmodades att påteckna sagda handling men förvägrades att sätta mitt namn omedelbart under texten och tvingades placera detsamma nederst å pappersarket på ett avstånd från texten av 10-20 cm. Sedan jag sålunda undertecknat handlingen tilläts jag att til-

GUN 30.9.39

sammans med besättnigsmännen lämna ubåten för att ombordtagas å den danska ångare somttidigare räddat Guns övriga besättning,varom Ie styrman i det efterföljande lämnar besked.

Ie Styrman Henrikssons rapport:

Undertecknad, John Henriksson, Guns Ie styrman, förde fertygets befäl då den tyska ubåten prejade vårt fartyg kl.21.05. Dessförinnan hade Gun utan avvikelser följt sin kurslinje,vilken bar c:a 25 sjömil norr om det tyska minbältet vid Doggersbank. Redan efter det första prejningsskottet beordrade jag omedelbart stopp i maskin , och inga som helst manövrer företogos förrän den på tyskarnas order avsända livbåten lämnat Gun och var på väg till ubåten. Härefter- enligt skeppsdagbokens anteckning mellan kl.21.20 och 21.45 - vidtogos ngr manövrer i syfte att stötta fartyget och minska dess rullningar, så att vi kunde få lä på STB-sidan och därigenom möjliggöra sjösättningen av STB livbåt. Vid tillfället gick nämligen grov NW sjö och livbåten hängde utefter skeppssidan i sina taljor och kunde vilket ögonblick som helst ha blivit sönderslagen mot fartygssidan om jag inte vidtagit dessa manövrer för att tillförsäkra oss vår enda möjlighe till räddning. De manövrer, som vidtagits, voro av mycket kort varaktighet och bestod i en manöver sakta fram och en manöver ½ fart framåt. Hela tiden iakttogs ubåten som befann sig c:a 500 meter tvärs STB. Vid dessa manövrars utförande blev vi beskjutna av ubåten och jag slog då full back för att ytterligare öka avståndet till ubåten. Några ytterligare manövrer vidtogos icke från Guns sida,och det är fullkomligt uteslutet att dessa manövrer, som sålunda vidtagits avsevärd tid efter det att befh lämnat Gun, kunnat från tyskarnas sida uppfattas såsom ett rammningsförsök eller överhuvudtaget som ett försök att undkomma. Jag vill här tillägga att dessa manövrer syntes oss på Gun så självklara och betingade av omständigheterna, attdet tycktes oss uteslutet att man icke på ubåten skulle förstå att de verkställdes för att den enda återstående livbåten skulle räddas. För övrigt borde tyskarna förstått att några rammningsförsök icke varit ifråga, då min befh och flera av vårt folk beräknades befinna sig ombord på ubåten. Någon kortare stund efter det att nu omförmälda manövrer vidtagits och Gun beskjutits ,återkom BB livbåt bemannad med vår 3e styrman, 3 av besättningsmännen och 4 tyskar från ubåten. Den ene av tyskarna, som var officer, meddelade omedelbart vid sin ankomst till Gun att om inte deras order genast åtlyddes, skulle befh och de 2 besättningsmännen som kvarhölls på ubåten, omedelbart skjutas. Härefter befallde han mig att genastvisa honom faxt:

fartygets radiostation,därvid jag meddelade att vi saknade sådan. Jag hänvisade honom att själv förvissa sig om saken,varefter tyskarn a begynte att visitera fartyget. Jag tilläts att fortsätte mitt arbete med att sjösätta STB båt, och lättmatros Axel Nordström fick medfölja Tyskarna under visiteringen. Han uppger att tyskarna sönderslogo skåp. och lådor och tillägnade sig vad de ansågo vara av värde, såsom pengar, sprit, cigaretter och befälhavarens mausergevär med ammunition.

2e maskinistens rapport:

Undertecknad, Carl Robert Lilja, Guns 2e maskinist, blev några minuter efter det den sista av de manövrer -full back - företagits,vilka om - förmälse i Ie styrmans rapport, uppkallade för att gå i BB livbåt som j just då hunnit återvända till Gun. Nämnda manöver Full Back vidtogs c:a kl.21.40. Övermaskinisten hade tidigare uppkallats och då jag gick upp trodde jag att han medtagit maskindagboken. Det visade sig emellertid att så icke var fallet, och maskindagboken blev därför icke bärgad. Sedan jag suttit och väntat c:a 10 minuter i BB båt blev jag uppropad och befalldes att gå ner i maskinrummet och öppna fartygets bottenventiler. Åtföljd av två av tyskarna fullgjorde jag denna befallning. Sedan bottenventilerna öppnats,samt de två tyskarna och jag ånyo gått upp på däck, anmodades jag att omedelbart begiva mig ner i BB båt,varefter tyskarna anbringade två sprängladdningar å akterdäcket. STB båt hade redan hunnit sjösättas och var på väg från fartyget och samtliga kvarvarande besättningsmän hade tagit plats i BB båt. Då sprängladdningarna antänts, gingo de återstående båda tyskarna ner i BB båt, som omedelbart roddes från fartyget. Vi anmodades att "ro för livet" för. att befinna oss på tillräckligt avstånd då sprängladdningarna skulle explodera. Emellertid torde sprängladdningarna icke ha verkat eftersom ingentin hördes eller syntes. Gun torde därför ha sjunkit till följd av det inträngande vattnet från deöppnade bottenventilerna.

Avslutande rapport:

Undertecknad Henriksson, som befann mig i STB livbåt, och undertecknad Lilja, som befann mig i BB båt, få härmed meddela att livbåtarnas besättningar med c:a en halvtimmes mellanrum, mellan kl.04-05 söndagen 1.10 bärgades av DFDS ångare Dagmar på resa Hull-Köpenhamn. Vid 06-tiden anlände ubåten,varefter de 4 tyskarna togos ombord på ubåten, samt befh och besättnigsmännen Nyström och Forséntogos ombord å ss Dagmar.

------ ----- -----

Undertecknad Persson protesterar mot den rättsvidriga sänkningen av ss Gun och förbehåller mitt rederi och övriga rättsägare full ersättnings-

GUN 30.9.39

-talan mot den det vederbör.

John W. Persson
BEFH. Å SS GUN

John Henriksson
Ie STYRMAN

Carl Lilja
ANDRE MASKINIST

Sjöförklaring i Göteborg 7.10.39 kl.10

Närvarande: Såsom ombud för SKN'en repr. för försäkr.AB Mälaren,vidare repr. för lastägarna, AB Bofors Nobelkrut, och lastassuransen.
Sakkunniga : Reinh. Bråkenhielm & Magnus Lundberg.
Befh biträdd av advokat Johan Ramberg.
Skeppsredare Knut Bergquist, VD i RedAB Vinga,Gtbg.
Advokat Erhard Westman för Ocean och advokat Tage Zetterlöf för Mälaren.
Adv. Ramberg ingav 2 på engelska avfattade konossement.utvisande, det ena att AB Bofors Nobelkrut i Bofors med ss Gun avsänt sammanlagt 788 kaggar röksvagt krut om 34694,4 kg, till Fabrique Nationale d'Armes de Guerre S.A. i Herstallez-Liège,med lossning i Antwerpen - och det andra,att AB Bofors i Bofors med ss Gun till Belgian Colonial-Ministry i Bruxelles avsänt 240 lådor ammunition om 18408 kg, med lossningsort Antwerpen.
Vidare ingavs en fraktlicens samt 3 försäkringsbevis.

Befh.Persson: Vid prejningen kl.21.05 var det månljust, men dock så mörkt att Persson inte kunnat urskilja ubåten, bara ettljus från densamma. - Lättmatros Nordström förbefh uppgivit att tyskarna tagit mausergeväret med ammunition samt cigaretter.De frågade efter pengar o sprit, men Nordström visste inte om tyskarna funnit och tagit pengar och sprit. Gun hade ingen annan last än den i rapporten uppgivna. Efter lossning i Antwerpen skulle fartyget ha lastat koks i Pont-Bruge i Belgien för Gtbg. Persson antog att ubåtsbefh tillsagt de tyskar sim begivit sig över till Gun att där söka efter de 80 kronor, som Persson på förfrågan sagt sig ha i skrivbordet i hytten. Persson förlorat bl.a sitt sjökaptensbrev från 1924.

Ie Styrman: Själv inräknat lasten samt fört skeppsdagboken.

2e styrman: Låg och sov vid prejningen. Blivit utkallad på däck och fått besked om prejningen. Från ubåten hade signalerats :"Sänd båt". BB båt sjösatts och befh och 5 man rott över till ubåten c:a kl.21.15. Ubåten hade synts som en mörk skugga på det månljusa vattnet. Då man nått ubåten gick befh, lättm. Nyström och eldare Forsén ombord på ubåten. Strax därpå hade ubåten börjat röra sig framåt,varvid en av de svenska besättningsmännen lagt av livbåtens korta fånglina för att hindra båten från att

GUN.

kantra. Livbåten hade kommit akter om ubåten, som dock strax därpå stoppats upp, varefter båten åter rotts upp till ubåten. Medan livbåten höll på att borda ubåten avsköts i rask följd fyra skott från ubåten mot Gun, men enligt 2e styrmans uppfattning träffade inget av dem. Efter en stund gick en tysk löjtnant och 4 matroser i livbåten som beordrats rp över till Gun. Löjtnanten hade givit 2e styrman stränga order att lyda, i annat fall, sade han, skulle Guns befh och de två på ubåten kvarvarande besättnigsmännen omedelbart skjutas. Alla i livbåten hade gått ombord på Gun, där 2e styrman meddelade de order han fått tillle styrman . Löjtnanten hade anmodat 2e styrman att visa honom radiostationen, varvid 2e stryman meddelat att Gun saknade radiosändare. Löjtnanten hade dragit sin revolver och hotat 2e styrman för att tvinga honom att visa radiosändaren. Först sedan löjtnanten fått se att Gun saknat elektrisk belysning, hade han godtagit uppgiften att fartyget ej hade ngn radiosändare. Löjtnanten hade sedan frågat 2e stryman var kaptenen förvarade sina pengar. 2e styrmanhade saknat kännedom härom. Löjtnanten och en av de tyska matroserna hade därefter genomletat alla lådor i salongen och i befh sovhytt. På löjtnantens order tog matrosen befh mausergevär med patroner. Därefter hade löjtnanten frågat 2e stryman hur man öppnade Guns bottenventiler. 2e styrman hade då tillkallat 2e maskinist Lilja,som på löjtnantens order tillsammans med två tyska matroser och 2e styrman hade gått ner i maskinrummet där Lilja under hot från tyskarnas sida skruvat upp bottenventilerna. Löjtnantens stående fras hade varit att Guns.befh skulle skjutas om hans (löjtnantens) order inte åtlyddes. Sedan alla åter kommit upp på däck hade tyskarna anbringat två sprängladdningar på STb sida vid lucka 3. Däeefter hade samtliga tyskar jämte 2e stryman gått i BBbåt där sedan tidigare flera av Guns besättningsmän tagit plats. Medan tyskarna visiterade Gun hade STB båt med de flesta av Guns.besättning lämnat fartyget. Löjtnanten hade givit 2e styrman order att ro för livet. Under färden i livbåten öppnade löjtnanten flera ggr en medhavd väska, tog fram en pistol och avsköt raketer för att fästa ubåtens uppmärksamhet på var livbåten befann sig. 2e styrman hade sett att det i väskan legat minst 3 kartonger cigaretter om vardera 200 st av samma sort som funnits på Gun, och 2e styrman var säker på att löjtnanten åtkommit dem på Gun. Ubåten inte synts till. C:a kl.0410 hade danska ss Dagmar lagt bi och livbåten rotts långsides så att alla kunnat ta sig ombord på Dagmar. Som det blåst upp för mycket måste livbåten lämnas åt sitt öde. Då 2e styrman som sista man

GUN 30.9.39

lämnade livbåten märkte han att befh mausergevär blivit kvarglömt och tog det med ombord på Dagmar, där han lagt det på en lucka. Trots 2e styrmans protester tog senare en av de tyska matroserna hand om geväret. 2e styrman hade meddelat Dagmars befh att ytterligare en livbåt med folk funnes inärheten, varför Dagmars befh börjat leta och hade funnit densamma båten efter en timme. De ombordvarande togs upp men båten måste lämnas. Kl.06 blev ubåten åter synlig och närmade sig Dagmar. Efter signalutväxling hade från Dagmar satts ut en livbåt som rott över de ombordvarande tyskarna till ubåten. Båten hade sedan återvänt med Guns befh och de 2 besättningsmännen. Alla hade blivit synnerligen väl bemötta ombord på Dagmar som gick till Köpenhamn.

2e Maskinist Lilja: 2e styrman hade varit med i maskinrummet då bv hade öppnats. Lilja sett attet mausergevär från Gun hade burits ner i BB båt. I livbåten hade han sett att tyskarna hade haft bredvid sig två obrutna cigarettkartonger om 200 cigaretter vardera och dessutom ettpar oöppnade 20-paket, allt av samma märke som funnits på Gun. Hur tyskarna åtkommit cigaretterna visste Lilja icke.

Lättmatros Max Oscar Nordström: På sin frivakt blivit väckt med underrättelsen att en ubåt prejat. Hade hjälpt till att sjösätta BB Livbåt och följt medden över till ubåten, där Nordström stannat kvar i båten. Efter en stund hade en tysk löjtnant och 3 man gått över i livbåten och beordrat svenskarna att ro dem över till Gun. Ungefär samtidigt hade STB båt med den del av besättn. lämnat Gun. Nordström blivit uppkallad på Gun och anmodats visa av en av matroserna att visa proviantförrådet. Nedkomna dithade tysken frågat efter pengar, sprit och cigaretter. Tysken hade tydligen utan att tillgripa ngt i förrådet sedan gått in i salongen och där tagit en kartong cigaretter. Därefter högg han med en medhavd yxa sönder en skåpdörr i salongen. I samma ögonblick blev Nordström uppkallad på däck, varpå de omedelbart fått gå i BB båt och strax därpå lämnat Gun. Tagits upp av Dagmar c:a kl 04 - 04.30 den 1.10 .

Lättmatros Gullbrand: Purrats i skansenpå sin frivakt. Hjälpt till att klargöra BB båt. Sedan BB båt återkommit till Gun med de 4 tyskarna hade G. gått ner i BB båt och hjälpt till att hålla denna fri från fartygssidan.

Lättmatros Nyström: Legat i kojen, hört 3 prejskott och gått upp på däck. Rott över i BB båt till ubåten, där befh, Nyström och Forsén

GUN.

gått ombord på ubåten...Befh hade gått upp i tornet, Nyström o Forsén stannat på ubåtens fördäck. Strax därpå hade Guns befh ropat från tornet till folket i BB båt att de måste göra som tyskarna befallde ," ty annars skulle de på ubåten varande svenskarna skjutas." När Nyström står på för däcket hade han sett att Gun gått sakta fram ett ögonblick och strax därpå backat. Gun och ubåten hade då legat nästan vinkelrätt mot varandra på c:a 500 meters avstånd , därvid ubåtens för hade pekat mot Guns STB sida. Dessa manövrar hade ej fört Gun mot ubåten ,snarare tvärtom varför grund saknades för påståendet att man å Gun ämnat försöka ramma ubåten. Tydligen i anledning av dessa maskinmanövrar sköt ubåten tre skott mot Gun .Därefter hade larm slagits på ubåten och alla gått under däck , varpå ubåten gått ner i u-läge. Vid 23-tiden avsköt ubåten tre rpeder vilka Nyström antoge ha varit ämnade åt Gun. Först 05.30 1.10 hade Nyström och Forsén åter fått gå upp på däck. De såg då ss Dagmar ligga stilla i närheten av ubåten. Guns befh hade kvarhållits nere i ubåten och kommit upp först en kvart efter Nyström o Forsén. Efter ytterligare en stund hade de förts över till Dagmar i en livbåt som den danska ångaren sänt över och som dessförinnan satt de 4 tyskarna ombord på ubåten igen.

KK Memorial 30.10.39

.. Orsak: Enligt den tyske ubåtschefens åsikt var fartygets last, trots att denna var avsedd för Belgiska staten, att räkna som krigskontraband. Under det den tyske officeren med sina 3 man uppehöll sig ombord på Gun sönderslogo de skåp och lådor och tillägnade sig befh mausergevär med ammunition, sprit, cigaretter etc,vilket medtogs i en av livbåtarna.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

CREW LIST

Befh John Mauritz Persson, Skälderviken, 4.9.00 -Fört Gun i 6 år
Ie styrman John Henriksson,Hovås, 20.1.92
2e styrman Axel Bäckström,Stensele, 29.4.98
Övermaskinist Josef Karlsson, Jämsjöslätt, 6.11.91
2 maskinist Carl Robert Lilja, Göteborg, 1.1.92
Stuert Otto Johnsson, Gökalund, 30.5.90
Kock Albert Harry Berg, Göteborg, 6.7.03

GUN 30.9.39

Crew list: fortsättning:

Matros Samuel Czamtely,Gdynia, 5.11.09
Lättmatros Max Oscar Nordström, Hammar,Örebro län, 30.12.19
Lättmatros Gösta W.Gullbrand, Mölndal, 29.4.11 första resan på Gun
Lättmatros Gunnar F.Nyström,Mölndal, 6.7.12 -"-
Jungman Gunnar Hultman, Väckelsång, 16.7.20
Jungman Paul Åke Söderholm, Bergö, Wasa, 25.12.22
Eldare Sten G.Forsén,Malmö, 24.1.13
Eldare Erik E.Eriksson, Sundsvall, 10.2.10
Eldare Börje Svensson, Kalmar, 11.2.20
Eldare Erik Andersson, Gtbg, 15.11.17
Maskinassistent Oscar Johansson, Uddevalla, 7.11.88

UD HP80c 3511

I denna UD-mapp finna 5 kopior av sjöförklaringen, även Danska ss Vendias sjöförklaring, samt en tjock packe dipolmatisk skriftväxling efter Svensk protest mot Guns sänkning, framförd i Berlin 6.11.39., vilken avslutats 21.2.40 med ett tyskt svar i vilket Guns påstådda rammningsförsök av ubåten förklarats rättfärdiga sänkningen.
Som bilagor ingår följande två rapporter av ubåtsbefälhavaren Joachim Schepke:

Rapport 4.10.40 av J.Schepke, befh på U-3.

"Ich befand mich im Skagerack dicht unter der Norwegischen Küste.(C:a 15 seemeilen von der Südspitze Norwegens) Gegen 17.10 Uhr taucht ich auf. Es war nacht mit hellem Mondschein. Es war sehr sichtig. Um 20.15 Uhr sichteten wir einen Dampfer. Zunächst waren lediglich die beiden Positionslanternen und die Topplanterne zu erkennen. Unser Boot befand sich genau in kurslinie des entgegenkommanden Dampfers. Der abstand mag ungefähr 12 meilen betrag haben. Der Dampfer steuerte 280° west zu nord.Ich fuhr dem Dampfer entgegen und setzte mich dann etwa einen Meil nach norden heraus, um den Dampfer im Mondlicht zu bekommen. m 21.00 Uhr gab ich das signal stoppen durch 3 warnschüsse mit dem MG.C. Der Dampfer stoppte sofort und drehte in den etwa NW Wind.Der Dampfer hatte bis dahin seinen kur von 280 durchgehalten.Auf diesem kurs musste der Dampfer nach Schottland kommen. Bei dem stoppsignal hatte ich einen bogen gemacht und dann mein Boot an STB-seite des Dampfers in etwa 500 meters abstand, etwas voraus hingelegt.Ich tat dies aus vorsorge vor einem fluchtversuch ,denn ich hatte auf diese weise den Dampfer gegebenenfalls immer im Schussfeld. Ich morste herüber dass das Dampfer ein Boot schicken

GUN.

sollte. Ich liess die Diesel laufen. Nach kurzer zeit kam das back-bordsche Rettungsboot, jedoch nicht direkt, sondern in einem bogen zu uns heran. Ich fand es merkwürdig dass das Boot nicht direkt auf uns zuhielt. Da wir lichtsignale gaben und ausserdem die Nacht Mondhell war, musste das Boot uns gesehen haben. Es dauerte jedenfalls sehr lange bis das Boot endlich, um 21.30 Uhr, nebem unserem Boot anlegte. Der Kapitän des angehaltenen Dampfers - er war der Schwedische ss Gun - war selber mit den Schiffspapieren gekommen. Eine meiner ersten Fragen war die nach der Ladung. Der erste gespräch fand auf dem Turm statt. Der Kapitän wendete gleich ein das er nach Belgien ginge. Ich sagte ihm forsch und sicher auf den Kopf zu, dass er hier nicht nach Belgien ginge, und das er nach England wollte. Durch die Art meiner vorhalte wollte ich ihn ein schüchtern, um ihn gleich zu einer richtigen aussage zu bringen. Ich ging dann mit der Kapitän unter Deck und sah mir die Schiffspapiere an. Sie schienen mir formell in ordnung zu sein. Aus dem Hafengeldquittungen ergab sich, dass im Jahre 1939 vorwiegend Eglishe Häfen angelaufen waren. Besonders stutzig machte mich ein Zettel, auf welchem mit bleistift handgeschrieben in Englischer sprache stand, dass die Ladung für eineLüttischer Kriegswaffenfabrik und für das Belgische Kolonialministerium in Brüssel bestimmt wäre. Aus einer anderen Schriftstück ging hervor, dass ein Englischer Makler die Ladung vermittelt hätte. Als ich wieder auf den Turm stieg, betrug die entfernung zu dem Schweden etwa 300 meter. Ich hatte mich gerade wieder an die dunkelheit gewöhnt, als ich den Schwedischen Dampfer mit weisser Bugwelle direkt auf uns zukommen sah. Sofort sprang ich ans Sprachrohr und gab das kommando "Äusserster kraft voraus" und drehte hart STB. Da die Diesel noch liefen, nahmen wir verhältnissmässig rasch fahrt auf. Der Dampfer behielt seinen kurs direkt auf uns zu. Die bugwelle blieb. Ich nehme an dass dem Dampfer volle fahrt hatte. Ich kann nicht mehr angeben wie lange Zeit der Dampfer auf uns zugehalten haben mag. Es kann vielleicht eine Minute gedauert haben dass er direkt auf uns zufuhr. Hätte ich nicht scharf obacht gegeben, wäre es mir wahrscheinlich nicht gelungen, den rammstoss zu vermeiden. Der Dampfer ahtte sich in höhepunkt dieser gefahrensituation auf etwa 50 meter genähert. Es können auch 100 meter gewesen sein. Da ich das erste mal in Kriegsgebiet war, wurde ich naturlich erregt. Während des rammversuches gab ich den befehl, die Brücke mit dem MG unter feuer zu nehmen. Es wurde mehrere schusse gefeuert die dicht über die Brücke hinweggingen. Das nrbem unserem Boot liegende Rettungsboot des Dampfers wurde mitgerissen, wobei er in die gefahr des kenterns geriet. Eine Matrose kam dabei in die vorleine, wodurch

GUN 30.9.39

wobei es in die gefahr des kenterns geriet.Ein Matrose kam dabei in die Vorleine,wodurch er geklemmt wurde und laut schrie. Als die kollisionsgefahr vorüber war,verwahrnte ich den Kapitän mit drohenden worten Ich drohte ihm mit erschiessen, falls weiterer widerstand geleistet würde. Auf meinen empörten vorhaltungen erklärte der Kapitän,der mit mir auf dem Turm stand, nur :"Nein,Nein", wobei er abwehrende Handbewegungen machte.Nach dem rammversuch ging das Prisenkommando von bord.Ich hatte nach einsicht der Papiere dem W.O. geriet,dass der Dampder versenkt würde. Dieser lag nun in einem abstand von 150 bis 200 meter vor uns im Monde. Ich verabredete mit dem W.O. der einzelnen Lichtsignale durch die wir uns verständigen wollte. Ich besprach auch mit ihm ob es ein risiko für das U-Boot wäre, den Dampfer zu torpedieren. Ich glaube dass ich auch mit dem Kapitän darüber gesprochen, oder ihm zum mindestens durch gesten gefragt habe. Eine torpedierung wäre nur im falle weiteren widerstandes in frage gekommen, denn ein Torpedo wollte ich sonst nicht verschwenden. Ich bemerke noch folgendes: Als ich im verlaufe des gesprächs mi dem Kapitän fragte, warum er das Pulver nach England und nicht nach Deutschland brächte,sagte er,er würde ja nicht fahren,aber er müsste ja. Man müsste ja Geld verdienen. - Als ixh das Prisenkommando von bord war, sahen wir einen Schatten an STB, den wir später als Englischen U-bootskreuzer ausmachten. Ich liess sofort tauchen und fragte den Kapitän ob er etwa gefunkt hätte. Ich habe energisch mit ihm gesprochen. Der Kapitän verneinte. Am 22.57 Uhr gaben wir auf den Englischen U-kreuzer einen fehlschuss ab. Weitere schüsse wurden nicht abgegeben. Der Kapitän wird das klarmachen der Torpedos mit dem abschiessen verwechselt haben und daher auf die zahl 3 abgeschossenen Torpedoesggekommen sein. Ich bemerkte das der Kapitän sehr aufgeregt war. Bei jedem kommando sprang er nervös und erregt in die höhe,wärend die beiden Seeleute über das vorzeitige reiseende offenbar sehr vergnügt waren und sich hachher schlafen legten. Bevor der Kapitän und die beiden Schwedischen Seeleute am nächsten morgen auf die Dagmar übergesetzt wurden,habe ich mit dem leitenden Ingenieur, Oberleutnant ---- , befohlen, mit dem Kapitän eine vernehmung auszunehmen um eine schriftliche unterlage in der Hand zu haben. Ich hätte natürlich gerne eine erklärung des Kapitäns in Händen gehabt, dass die Ladung nach England bestimmt war. Der leitende Ingenieur gab mir hinterher nur einen Zettel mit dem namen Gun und der Dampferroute und der unterschrift des Kapitäns. Ich entsinne mich nicht dass ich dem Kapitän etwa gesagt hätte, er käme nicht von bord bevor e nicht unterschriftlich erklärt hätte,dass die Gun nach England bestimmt wäre. Als unser Prisenkommando wieder von dem Schwedendampfer kam, erfu

GUN 30.9.39

erfuhr ich, dass die auf die Gun zurückgebliebenen Besatzung sich bereits zum einsteigen in die Boote fertiggemacht und die Sachen gepackt hatte, las das Prisenkommando an bord kam. Es ist meine überzeugung dass der Schwede uns zu rammen versuchte. Meine nummer I, der Bootsmaat -------, äusserte zu mir, er hätte gedacht dass das nicht mehr klar ginge. Ebensowenig herrschte bei einem anderen Besatzungsangehörigen, der augenzeuge war, ein zweifel an der rammabsicht des Schweden. Ich kann nicht beurteilen ob der Schwedische Dampfer etwa darauf spekuliert hat, dass nach dem anbordkommen des Kapitäns der Ubootkommandant nicht mehr so genau aufpassen würde,oder aber, ob man dort vielleicht nicht gesehen hatte dass das Boot des Dampfers bereits beim Uboot angelegt hatte.
Schwekes anwort auf eine frage über das Prisenkommando: Dem W.O., und damit dem Prisenoffizier hatte ich den befehl gegeben,mitzubringen was auf unser Boot selbst gebraucht werden konnte, also Proviant,Tabak und Alkohol.Selbstverständlich waren auch vorgefundene Waffen mitzubringen. Ich erteilte diese befehle um unsere seeausdauer verlängern zu können. Da befehlsgemäss devisen zu beschlagnahmen sind, habe ich auch dies noch dem W.O. befohlen.Ein Mausergewehr und eine Pistole sind noch anbord. Im übrigen hat das Prisenkommando lediglich etwa 400 cigaretten mitgebracht, die unter die Mannschaft verteilt wurden. Zum zerschlagen der Schränke hatte ich dem Prisenkommando keine besonderen befehle gegeben,jedoch war dies meines erachtens selbstverständlich, weil der Dampfer ja versenkt werden sollte.

Förhör i Kiel 20.12.39 med den officer från
ubåten som ledde priskommandot ombord på Gun,
en Oberleutnant zur See, ------------.

"Ich war beim Abendbrot als der befehl kam, Prisenkommando klarmachen! Ich war allgemein als Prisenoffizier bestimmt worden. Bei der anhaltung war ich auf der Brücke. Es ist ausgeschlossen dass der Kommandant der Kapitän des Dampfers sofort beim ankunft vorwürfe wegen des rammversuchs der Gun gemacht hat,da ein solcher bis zu diesem augenblick noch nicht vorgenommen worden war. Nach gespräch über die Ladung gingen der Kommandant und der Kapitän unter Deck, und ich blieb mit dem Obersteuermann und der übrigen wache auf der Brücke. Wir suchten vor allem den Horizont nach anderen lichtern ab. Ich kann nicht angeben wie lange es gedauert hatte dass der Kommandant wieder auf der Brücke mit der Kapitän erschien. Plötzlich rief der Kommandant auf:"Der dreht ja auf uns zu!" -In gleichen augenblick befahl der Kommandant durch das Sprachrohr:"Äusserste Kraft voraus! Ruder hart steuerbord!" Auf den ruf des Kommandanten sah

GUN 30.9.39

ich zu dem Schwedischen Dampfer hin. Ich sah dass er mit seinem Bug direkt auf uns zulag. Ich habe eine deutlich sichtbare bugwelle erkannt. Da unsere Diesel noch liefen,nahmen wir verhältnismässig schnell fahrt auf. Im.augenblick der gefährlichsten situation mochte sich dem Schwede bis auf 200 oder 150 meter uns genähert haben. Das Bild der immer näher herankommenden Dampfers habe ich noch deutlich vor Augen. Wir wären nach meiner festen ansicht nicht mehr freigekommen,wenn wir nicht sofort selbst fahrt aufgenommen hätten. Wir kamen eben frei. Gun blieb liegen während wir uns mit einem bogen an STB des Dampfers hinten hinlegten. Dass der Schwede während des rammversuches von uns beschossen wurde,kann ich mich nicht erinnern. Eine Matrose fing an zu schreien als wir fahrt aufnahmen. Vorher noch hatt der Kommandant den Kapitän in sehr energischen Worten wegen des rammversuchs zur rede gestellt und ihn gefragt ob er dazu befehl gegeben hätte. Der Kapitän war sehr aufgeregt. In seinem gebrochenen Deutsch erklärte er, dass drüben sein erster Steuermann auf der Brück wäre. Kpfschüttelnd n und mit abwehrenden Handbewegungen bestritt er die absicht des rammens durch seinen Damfer. - Bevor ich mit dem Prisenkommando zu Gun Herüberfuhr,sagte der Kommandant zu dem Schwedischen Kapitän, er möchte durch den im Boot befindlichen Steuermann seinem ersten Steuermann mitteilen lassen,dass der Kapitän und die auf dem U-Boot zurückbleibenden 2 Seeleute erschossen würden wenn etwas dem Prisenkommando passierte. Ich hatte von dem Kommandanten den befehl erhalten Gun zu versenken, durch Sprengpatronen. Von einer versenkung durch Torpedoschuss war keine rede. In dem Boot in welchem das Prisenkommando zur Gun herüberruderte,befand sich auch der 2 Steuermann Bäckström, der fliessender Deutsch sprach. Bäckström hatte mich um 15 Minuten frist für das fertigmachen und aussteigen der Besatzung gebeten. Mir kam diese Zeit kurz vor. Als ich anbord kam,sah ich dass das zweite Rettungsboot bereits ausgeschwungen war und zu Wasser gelassen wurde. Die Besatzung hatte ihre Bündel bereits fertig. Proviant war auch bereits in dem Boot verstaut. In etwa 10 minuten war alles fertig und in fem STB Boot,welches auch gleich ablegte. Als wache für das zurückbleibende zweite Boot hatte ich den Obergefreiten X. eingesetzt. Bootsmaat x ~~hattedenxoberx befehl~~ hatte den befehl die signalverbindung mit dem U-Boot aufrechtzuerhalten..Mit dem 2. Steuermann und Obermaat X. ging ich in die Kajüte, fand jedoch keine weitere Schiffspapiere.Die Pistole des

GUN 30.9.39

Kapitäns und ein Mausergewehr mit einem teil der Ammunition, liess ich mitnehmen. Ich habe meine frage nach dem Funksender nicht mit einer drohung mit einer Pistole.begleitet. Ich hatte meine Pistole überhaupt nicht aus der Tasche herausgenommen. Ich hatte meine Aktentasche mit der Sprengladung in der Kajüte niedergestzt.Einen augenblick später war sie verschwunden. Ich befahl dem 2. Steuermann und steward die Tasche sofort wieder herbeizuschaffen, wobei ich auf meine Pistolentasche zeigte. Meine Tasche wurde unter dem Gepäck des ...pitäns wiedergefunden.Vielleicht hatte der Steward sie versehentlich dort gebracht. Ich babe dem 2.Steuermann gefragt wo der Kapitän sein Geld verwährt hätte. Da Bäckström dies nicht wusste, haben der Obermaat ...d ich einige Behältnisse in der Kajüte und im Schlafraum des Kapitäns nach Geld und Devisen durchsucht. Ich weiss nicht ob der Obermaat ein Beil hatte. Mittlerweilen hatte X. das Beil. - Ich habe Bäckström nach den Bodenventilen gefragt. Dieser rief den Maschinisten.und er kam meinen befehlen bereitwilligst nach. Ich ging wieder hinauf als der Maschinist bereits mit dem öffnen begonnen hatte. Es ist unwahr, das ich den Maschinisten gedroht hatte und.das ich mehrfach auf das erschiessen des Kapitäns angespielt haben soll. Ich habe mit XX die Sprengladung angebracht. XX befahl ich sich nach Proviant umzusehen. Ich habe nicht gesehen, aber hinterher von ihm erfahren, dass er dabei Schränke und Kasten mit dem Beil aufgeschlagen hat. XX. hat nur Cigaretten gefunden,500 stück, die ...h in meiner Aktentasche verwahrte. Ob das Mausergewehr in dem Rettungsboot vergessen wurde weiss ich nicht. Ich stieg als erster an bord der "Dagmar". Es ist richtig dass ich nach dem ablegen des Bootes von Gun, ...lches etwa 10-15 Minuten nach dem ablegen der ersten Bootes erfolgte, den.befehl gegeben habe " Für's Leben zu rudern!" - Ich hatte angenommen dass die Explosion sehr stark werden würde. Bis zur erwarteten, aber nicht eingetretenen explosion, war noch etwa 15 Minuten zeit. Ich hatte den eindruck, dass die Besatzungsmitglieder der Gun über das vorzeitige ende der Reise sehr befriedigt war.

Förhör med en Obermaschinistmaat i Prisenkommando

(Ej originalreferat) Typiskt manskapsvittne som inte hört eller sett någon ting. Hört skott, men vet inte hur många och hur ofta. Vet inget om vad som hänt på däck. Väntat under däck o inte hört någonting. Sedan gått direkt till livbåten. Hört någon ropa något på Svenska från ubåten till styrmannen. Inte hört några hotelser uttalasombord på Gun. Prisofficeren alorig dragit sin pistol, kanske han visat på sin pistolväska. etc etc

GUN 30.9.39

Hade ingen yxa. Inte slagit sönder ngr dörrar.Intet hot mot maskinister uttalats . Men berättat att" die Schweden taten sofort alles, soviel Angst hatten sie. Wenn ich mit den Maschinisten ins Maschinenraum ging, sah ich das der Steuermann am ganzen Körper zitterte. Ich sagte darauf zu ihm:"Sie brauchen doch keine Angst zu haben,wir tun ihnen doch nichts!" Ich war nicht in geringsten aufgeregt.Ich war natürlich über meinen ersten einsatz freudig erregt. Die Besatzungsangehörigen waren uns gegenüber an bord sehr freundlich und boten uns freiwillig Tabak und Cigaretten an, die wir auch angenommen haben. Als ich übrigens in der nacht in dem Rettungsboot äusserte,dass uns jetzt in der Kälte ein Schnaps ganz gut bekommen würde,holten sie au ihre Vorräte eine Flasche Schnaps,aus der sie uns zu trinken anboten, was wir allerdings ablehnten."

Förhör med Bootmannsmaat im Prisenkommando

(Ej originalreferat) Tilldelats att sköta signaleringen från Gun till ubåten. Prisofficeren bordat Gun först. Själv genast gått över till BB-sidan. Efter c:a 10 minuter hade ubåten anropat med morselampa men han hade inte kunnat tyda signalerna, beroende på att ubåten samtidigt gick förbi akterut och skymdes av däckshusen. Då han rusat över till Stbsidan hade han sett ubåten dyka. Sökt upp W.O. på Oberdeck o meddelat att ubåten dykt. Var inte med i maskinrummet. Han hade sysslat med att " die Sprengbuchsten anzuschlagen." och fick hjälp därmed av W.O. Sedan gått i livbåten, medtagande kapten Perssor gevär och pistol samt en del stubintråd. W.O. gått som sista man i livbåten. Förhållandet till Svenskarna var gott. Deras "stimmung war ganz vergnügt." I livbåten " sangen die Schweden Lieder und reichten eine Flasche Rum herum."

Förhör med en matros i Prisenkommando

Efter att ha bordat Gun stod han och passade vid lejdaren till livbåten. Stått där tills han fått se morsesignaler från ubåten. Han hade meddelat detta till Bootsmaat, som sänt honom att leta efter W.O. Inte kunnat hitta W.O. Då han återkommit till Bootsmaat "sah ich nur noch die Blasen von dem inzwischen getauchten U-boot. Als wir noch dastanden ,kam der W.O. der seine Mappe suchte. Ich glaube der stewar hatte die Mappe versehentlich aus der Kajüte mitgenommen und bereits in der Rettungsboot heruntergeworfen. Von dort wurde die Mappe wieder herauf gebracht. Ich hatte gesehen das eine Mappe in der Boot geworfen worden war. Der W.O. hat bei mir gestanden bis die Mappe wied hoch kam. Er hat niemandem bedroht. Als der W.O wieder seine Mappe

GUN

hatte, erteilte er mir den befehl Frischproviant zu besorgen. Ich habe in der Kombüse nachgesucht, jedoch nichts gefunden. Ich ging dann nach vorn, um in der Pantry nachzusehen. Ich traf dabei einen kleinen untersetzten Schweden, den ich mit dem Wort anhielt: "Pantry!" Er führte mich bereitwillig in die Pantry. Ich fragte ihn nach frisch Fleisch. Er bezeichnete mir einen verschlossenen Schrank. Ich suchte es mit dem Beil zu öffnen, was jedoch nicht gelang, so dass ich die Türfüllung einschlug. Es war nur Eier in dem Schrank enthalten. Davon hätten wir genug weshalb ich nichts mitnahm. Ich fragte nach zigaretten und er führte mich ins Mannschaftslogis, das bereits von der Mannschaft verlassen worden war. Aus irgendeinem der geöffneten Spinde, holte er 2 PaketenZigaretten und 2 Pakete Tabak heraus und händigte sie mir aus. Von Sprit oder Schnaps wueste er nicht bescheid . Das war schon vorher in der Messe. Ich habe niemandem nach Geld gefragt. Von dem W.O.hatte ich ein Gewehr bekommen mit dem auftrag es mitzunehemn. Beim aufsteigen auf ss Dagmar vergass ich es. Der 2. Steuermann brachte es mit herauf und übergab es mir. Ich weiss nicht mehr genau, ob ich das Gewehr von dem Steuermann direkt bekommen habe, oder ob ich es von dem Lukendeckel genommen habe, wohin es der Steuermann gelegt haben will. Ich kann mich auch nicht mehr erinnern, dass der Steuermann dagegen protestierte, dass ich das Gewehr wieder an mich nahm. Es kann öglich sein. Die Schweden waren zuvorkommend und ausgesprochen freundlich. Sie boten uns von ihren Zigaretten an und liessen auch eine Flasche Schnaps herumgehen, von der ich allerdings nichts getrunken habe, Als es sehr kalt war, bot mir der Steward an, mit unter seinen Mantel zu kommen, was ich auch tat.

Förhör med en Bootsmansmaat, som med MG sköt varnigsskott mot Gun, o var vittne till det påstådda rammningsförsöket.

"Kurz vor der anhaltung machte ich das MG klar. Befehlsgemåss gab ich dann einen feuerstoss vor den Bug des Dampfers. Nach ein paar minuten bekam ich befehl nochmals 2 oder 3 schüsse abzugeben. Ob der Schwede stoppte, konnte ich von unten nicht sehen. Als die Schweden nach eine ziemliche weile anlegten, setzte ich das MG ab und nahm sie mit wahr. Ich unterhielt mich dann auf der Back mit 2 Schwedischen Seeleuten. Mit einem mahl sah ich das den Schwedischen Dampfer gedreht hatte und auf uns zuhielt. Vor seinen Bug war weisser Schaum. Ich wollte gerade meine beobachtung zum Turm aufrufen, als unser Boot mit äusserster kraft vorausging. Wir mochte etwa noch 200-250 meter von der Dampfer

UD HP 80c 3511

GUN 30.9.39

entfernt sein. In diesem Augenblick begann ein Matrose zu schreien dessen Fuss sich in der Vorleine des Bootes verfangen hatte,als die Vorleine sich spannte. In derselben Augenblick erhielt ich von der Brücke den befehl auf den Dampfer zu schiessen. Ich habe 2 einzelschüsse direkt auf den Dampfer abgegeben. Von dem Dampfer war nur der schwarze Schatten zu sehen. Mit der näherkommen des Dampfers kam mir der breite Turm in die schussrichtung, so dass ich weitere schüsse auf den Dampfer nicht abgeben konnte. Daher setzte ich das Gewehr ab und lief zu den Kameraden um ihn zu helfen. Es dauerte eine ziemliche weile bis wir den Matrosen befreit hatten. Den Schwedendampfer habe ich erst wieder etwa achtern ausgesehen als wir den Kameraden aus seiner schlinge befreit hatten. Als der Schwdde ruhig lass, blies er dampf ab. Im Augenblick der gefährlichsten situation mochte sich der Schwede bis auf 200 oder 150 meter uns genähert haben. Ich kann nichts darüber sagen,ob der Schwede die absicht hatte,uns zu rammen. Es sah aber darnach aus. Die lage war lausig komisch. Es hätte uns glatt über den haufen gefahren,wenn nicht entweder er hart STB ruder gelegt hätte, oder aber wir mit äusserster kraft voraus fuhren.

Slut förhörsprotokollet

Sänkningen av Vendia av Köpenhamn c:a kl 11.20 den 30.9.39

Vendia torpederades av U-3, Schepke, 10 timmar innan U-3 prejade Gun. Vendia var på resa i barlast från Faaborg till Blyth för att lasta kol, och hade stora Danska flaggor samt namnet och Danmark målat på sidorna, vartill Dannebrogen vajade akterut. Livbåtarna var utsvängda. På grund av hård vind o sjö "kom skibet meget langsamt frem på kurs W½N med stark avdrift." Kl.11.15 den 30.9 stoppades Vendia av ubåten med kanonskott c:a 35 sjömil NW Hanstholm. Stopp i maskin slogs omedelbart. Ubåten låg i solstrimman 3 a 4 streck akter om tvärs på 400-500 meters avstånd och på till synes samma kurs som Vendia. Vendias vakthavande Ie styrman O.Geerdsen kunde i teleskopkikare i motljuset urskilja 2 små flaggor som hissats på ubåtstornets akterkant, men kunde inte urskilja färger eller bokstäver. Styrman gav 3 korta stötar i ångvisslan och slog back i maskin för att inte ubåten skulle kunna misstänka att hon försökte fly. När framfarten stoppats helt, gav han 2 långa stötar i visslan som signal att fartyget stoppat. Dessförinnan hade ubåten

GUN.

skjutit ytterligare en serie skarpa skott mot Vendia, vilka slog ner 5 à 6 meter om BB. Det tycktes styrman Geerdsen som om ubåten, som hela tiden låg i solstrimman,svängde stäven ngt STB över, och efterhand kom Vendia att ligga med hela bredsidan mot ubåten samtidigt som hon i den hårda vinden föll av och drev allt närmare ner mot ubåten. Till sist låg antagligen Vendia mellan SW och WSW ,medan ubåten med sin stäv pekade mot Vendias BB låring på c:a 150 meters avstånd. Styrman lutade sig över bryggbarriären och ropade i megafon:" Soll ich mit einem Boot herüberkommen?" - Omedelbart därpå exploderade en torped aktrut om BB, antagligen vid skottet mellan pann- och maskinrummen, och sprängde bort ångarens akterskepp helt från akterkant av bunkerluckan. 10 man dödades ögonblickligen akterut, inklusive vakthavande 2e maskinisten. Båda livbåtarna förintades. Befh Peder Lund ropade till Ie styrman och stewarden att kasta livbälten överbord.Själv rusade han in i salongen och fick tag i skeppspappren. Han måste hoppa överbord utan livbälte och förlorade pappren. Fartyget sjönk med aktern före nästan omedelbart och endast 7 överlevande klamrade sig fast vid vrakspillror.Lättmatros Christensen , som blödde från ett stort sår i huvudet, var medvetslös och dog kort därpå på ubåten. Vendias förskepp höll sig över ytan i brant vinkel, och ubåten öppnade artillerield mot det så att det hastigt sjönk. Ubåten tog sedan upp de mycket medtagna 7 männen ur vattnet. Den första som halades upp på däck var steward Bruun och ubåtschefens första fråga gällde lasten:"Var den kontraband?" Då Bruun svarade att fartyget gått i barlast, såg ubåtschefen förvånad ut men sade inget. Istället frågade ubåtschefen:"Warum haben sie nicht gestoppt?" Då han inte fick svar, lät han kalla upp Ie styrman till sig i tornet och upprepade frågan. Ie styrman genmälde att Vendia stoppat omedelbart,varvid ubåtschefen med ettleende vänt ryggen till. Under tiden styrde en annan Dansk ångare som sett explosionen upp mot platsen och stoppades av ubåten. Det var DFDS Svava av Köpenhamn. Efter kontroll av skeppspappren tilläts hon fortsätta sin resa sedan de överlevande från Vendia förts över dit, med den döde lättmatrosen. -Tyskarna senare i diplomatisk skriftväxling anklagat Vendia för att ha försökt ramma ubåten som skjutit sin torped i självförsvar. Någon tysk skuld erkändes aldrig.

De dödade var:

2e styrman Henri Sofus Melanchton Rasmussen,Snekkersten, 29.5.08
Ie maskinisten Arnold Peter Andersen-Eisöe, Köbenhavn,5.2.80
2e maskinisten Henning Jensen, Helsingör, 9.6.13
Mskinassistent Svend Erik Jensen, Nexö, 24.9.12

GUN 30.9.39

Kock Rasmus Eriksen-Rasmussen,Köbenhavn,6.1.97
Mässuppassare Finn Harry Jörgen Hjort-Köhn, Köbenhavn, 16.2.22
Lättmatros Jens Jörgen Christensen,Aalborg,25.9.19
Jungman Niels Östergaard-Larsen, Nesby, 17.8.18
Eldare Karl Magnus Ryberg, Aalborg, 19.8.07
Eldare Axel Anius Nielsen, Mölholm, 30.4.13
Eldare Jens Georg Ehrlich,Nörresundby, 4.12.75

Schepkes aufzeichnung 4.10.39

På detta ark finns inget nyttförrän på slutet där han säger:
" Da die Sprenpatronen am Dampfer Gun nicht losgegangen waren und der Dampfer als gefährliches Schiffahrtshindernis unbemannt in der Nordsee trieb, habe ich ihn am folgenden Tage (1.10.39)durch torpedoschuss versenkt."

Avslutningen på UD:s tyskà·file

Den diplomatiska notväxlingen slutar i och med att tyskarna översänt det relaterade förhörsprotokollet från Kiel o.a. handlingar 24.2.40.

Ett klipp ur Völkischer Beobachter nr 38 7/2 1941 med artikel om Kapitänleutnant Schepkes tal i Sportpalast,Berlin till ungdomen om ubåtskriget se SKN EVIII 544 Pool 6 kasko. = NEDAN ↓

xxx xxx xxx

SKN EVIII 544,Pool 6, Kasko.

Prisenkommando war verschwunden

Kapitänleutnant Schepke erzählte der Berliner Jugend vom Ubootskrie

(Rubrik ur Völkischer Beobachter den 7.2.1941m- urklipp)

(Följande är det utdrag ur talet som handlar om sänkningen av Gun?) ....Das kleine Uboot,unter dem befehl Joachim Schepkes, stellt ein dem feinde nutzbares Schiff im Skagerack.Auf den befehl:"Stoppen!Papiere zeigen!", versucht es zu fliehen.Eine Maschinengewehrgarbe zwischen die Masten,und noch eine ...es nutzt nichts! Also Torpedo! Wenig später war die Mannschaft des Schiffes aus dem Wasser gezogen. Sie zittert vor Angst! Die Engländer haben die Deutschen mit übelster greuelpropaganda schlecht gemacht! Die Seeleute, die für England fuhren, haben es geglaubt. - Ein anderes Schiff stoppt sofort auf den befehl. Es hat kurs auf Schottland, behauptet aber, die ladung Pul-

· GUN 30.9.39

ver nach Belgien zu bringen.Ein durchsichtiges manöver! Ein Prisenkommando geht anbord um das Schiff zu sprengen. Plötzlich alarm! Ein Englisches Uboot im sicht! Ein Torpedo verfehlt den Engländer. Das Deutsche Ubbot taucht. Sekunden später ein eigenartiges ton.Auch das Britische Uboot hat seinen torpedo danebengeschossen.Als die gefahr vorüber ist, taucht Schepkes U-boot auf. Der Pulverdampfer ist versenkt, aber wo ist das Prisenkommando? Alle mögliche Schiffe werden angehalten. Erst am nächsten morgen wird ein Schiff gestellt.An der reling winken die Kameraden.Sie hatten sich im Beiboot aus dem Staub gemacht, als das Deutsche U-boot tauchte. Später hatten sie dann das Schiff angehalten. Der Kapitän hatte ungeheueren respekt vor den Deutschen Seemännern , die so eine nacht unbehelligt auf dem Schiff verfrachten. -------

---

Hemligstämplat handbrev från envoyén Arvid Richert i Berlin till utrikesrådet Söderblom,dagtecknat Berlin den 11.2.1941

"Du erinrar dig säkerligen fallet "Gun", det Svenska fartyg som den 30.9.1939 sänktes av en tysk ubåt utanför den Norska kusten på resa med krutlast från Göteborg till Belgien. Den tyska ubåtskaptenen gjorde som bekant gällande att Gun försökt ramma hans ubåt, ett påstående som under den rätt långvariga skriftväxlingen som i ärendet fördes med Auswärtiges Amt,från svensk sida bestämt tillbakavisades.

Som ett kuriosum vill jag nu fästa din uppmärksamhet på följande: En av de inalles 9 tyska officerare som hittills dekorerats med den högsta graden av järnkorset,riddarkorset med eklöv, kapitänleutnant J.Schepke -vilken dekoration han fått som belöning för att hava sänkt ett ovanligt stort tonnage "feindliches Schiffsraum" - höll häromdagen i Sportpalast i Berlin ett föredrag för Berlins ungdom om sina bedrifter. Av det referat av föredraget som lämnades i dagspressen och som jag här bifogar i urklipp,framgår,att han därvid bl.a. hur han sänkt ett fartyg som av hans skildring att döma icke gärna kan vara något annat än just Gun. I referatet är icke tal om att Gun försökt ramma ubåten. Sänkningen motiveras här istället med att fartyget hade kurs mot Skottland,ehuru kaptenen gjorde gällande att han var på resa till Belgien,vilket betecknas som en " durchsichtiges manöver". Referatet återger även en annan bedrift,nämligen torpederingen av ett fartyg som försökt undfly ubåten. Av allt att döma avses härmed danska ss Vendia ,vilken torp-

GUN. 30.9.39

ederats tidigare samma dag som Gun sänktes. Tidigare har ju från tysk sida vidgåtts ,att det varit samma ubåt som sänkt Vendia och Gun -se mitt handbrev till dig den 5.10.1939. Ubåtskaptenens uppträdande i fallen Vendia och Gun var,som du minns, särskilt hänsynslöst och väckte på sin tid mycken harm. Det kan ju därför ha sitt intresse att veta vem vederbörande var,särskilt när det nu visat sig att hans verksamhet renderat honom den Tyska krigsmaktens högsta utmärkelse. ....

(Överlämnat jämte bilaga till advokat E.Henriques på SKN för kännedom.Stockholm 25.2.1941. Staffan Söderblom.Chef för Utrikesdepartementets politiska avdelning.)

Assurans:

Ocean utbetalat 184614:- till AB Bofors Nobelkrut för partiet med 788 kaggar röksvagt krut. Partiet med 240 lådor 40 mm ammunition var försäkrat i Belgien.
Mälaren den 5.11.40 utbetalat 1/1 kasko = 200.000;- till rederiet samt 7828:25 för förlorade effekter och 3456:02 för hyresersättning 17.7.41 enades der Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg och SKN om en tysk ersättning med 37½ % av de förlorade värdena vid sänkningen av Gun, enär fartyget sänkts efter prisrättsförfarande. Tyskarna ersatte därmed 75000:-kr av 200.000 för totalförlust: 67500 för krutpartiet: 1296:01 till Mälaren för hyresersättning: 2935:59 till Mälaren för effekter: samt till Association dÅssurance Mutuelles Maritimes Contre les Risques de Guerre in Antwerpen 45450:-RM = 568125:-francs för "240 Kisten munition." Förhandlingarna i Hamburg pågått sedan mars 1940.

68 krutdunkar bärgade 5,10.39

Kristiansand den 4.11.39 meddelade fylkesmannen i Vest-agder till RedAB Vinga i Gtbg att "i fylket er kommet melding om at fisker Peder Guttormsen,Gunnar Pedersen och Peder Richardsen fra Flekkeröy pr Kristiansand den 5.10.39 i sjöen c:a 35 kvartsmil ut fra Oksöy fyr har berget 27 st dunker med krut à 50 kg och 41 dunker à 35 kg,tillsammen 2375 kg. Sammen med dette krutparti fann bergerne en livböye merket Gun-Göteborg." Bärgarlön förväntades eftersom arbetet att få ombord krutdunkarna i kuling av öst med sjö og skvalp även varit förenat med explosionsfaren. Norska legationen sänt avskrift till UD,pol.avd, Utrikesrådet Staffan Söderblom, som tillskrev Bofors och meddelade SKN,vilka sände vidare till Ocean. Här slutar uppgifterna om vad som hände sedan.

GUN 30.9.39

Gun sänktes av U-3, Joachim Schepke, kl.21.30 den 30.9.39 30 sjömil NW Hanstholm,enligt Rohwer.U-3 hade kl.11 samma dag sänkt Vendia 35 sjömil NW Hanstholm, varvid 11 man dödats. Som befh på U-100 sänkte Schepke 29.8.40 Alida Gorthon. Schepke mötte sitt öde med U-100 den 17.3.41,då han sänktes av HMS Walker & Havoc vid anfall mot Korshamns konvoj.

DFDS:s ångare Dagmar som tog upp Guns folk var på 2471 brton,byggd 1903. Hon gick till Köpenhamn, och Guns 18 man kom den 2.10 till Hälsingborg med färjan o fortsatte med tåg till Gtbg. Den 9.2.41 sänktes Dagmar av tyskt flyg 400'W.Gibralter på resa Malaga-Liverpool, med last av apelsiner. 5 man fick sätte livet till.

ss Vendia, 1150 brton, byggd 1924 i Kiel, var den första danska krigsförlusten under andra världskriget. Hon tillhörde de Forenede Kulimportörer i Köpenhamn o var en bakladdare med maskin akter o brygghuset midskepps. De överlevande befunno sig alla föröver vid explosionen. Ombord på U-3 tvingades befh John Peder Lund av ubåtschefen att sätta sitt namn på ett papper,där ubåtschefen senare fyllde i texten med en bekännelse att Vandia sökt ramma ubåten.

Den 25.10 bärgades utanför Marsteinen en 50-kg plåtbehållare med balestit,märkt "Bahco,Sweden,patent",som var innesluten i ett hölje av fanér med tunnband omkring,märkt "F-n .Liége.Matière explosive", netto 50 kg, brutto 59,4 kg".- Emballaget var av den sort som Bofors Nobelkrut använder o fyndet måste ha härrört från Guns last.

Enligt tidningsuppgifter dök ubåten p.g. av att ett Engelskt plan siktats alternativt en Engelsk ubåt dykt upp. Denna Engelska ubåt skulle på natten varit i kontakt med en av Guns livbåtar, men hade avstått från sjunkbombsfällning (!) sedan dess befh förstått att det fanns 3 svenskar som gisslan ombord i den tyska ubåten. Vid 04-tiden kom Dagmar o tog upp alla i livbåtarna. Vid 06-tiden dök U-3 upp, prejade Dagmar, fick klarhet i att priskommandot fanns ombord på dansken, som i en utsatt båt återbördade tyskarna till U-3 o överförde de 3 svenskarna till Dagmar.

Oinskränkt ubåtskrig proklamerat 4.10.39

24.9.39 meddelade Churchill att alla Brittiska fartyg skulle beväpnas med kanoner och särskilt utbildad kanonbetjäning t skydd mot ubåtar. 1.10 uppmanade Brittiska Amiralitetet alla handelsfartyg att ramma ubåtar. Till följd härav proklamerade Berlin den 4.10.39 skärpt ubåtskrig.

GUN 30.9.39

Kapten Perssons öde:

Kapten Persson övertog efter Gun-dramat befälet på ss Hedera. (Se Hedera 5.12.39) Från sommaren 1940 var han befh på Stureborg utanför spärren och försvann med detta fartyg som 9.6.42 sänktes i Medelhavet av italienska torpedplan under en Röda Kors-resa.

Deutsche Allgemeine Zeitung 4.10.39

"... En del av de neutrala sjöfartskretsarna torde hittills ha haft en något för ensidig uppfattning om detta handelskrig och trott att sjöfarten på England är tillåten utan ngr inskränkningar. Några neutrala rederier ha under de första krigsveckorna trott sig utan restriktioner kunna fortsätta handeln på England i t.o.m. ännu större omfattning än förut. De trodde, att den. Brittiska flottan kunde skydda dem, men de ha för denna tro fått plikta med förlusten av fartyg o laster.För att kunna korrigera denna redarnas felaktiga uppfattning gick förra veckan lätta tyska sjöstridskrafter til sjöss. Tyskland kräver av de neutrala endast att de icke i mindre grad respektera den tyska stprisordningen än den Engelska, och Tyska Riket skall sörja för att denna princip vinner beaktande."

Gun i Dönitz memoarer 1967.

I storamiral Dönitz memoarbok "10 Jahre und 20 Tage "(Frankfurt 1967) anförs på sid. 67 Gun som exempel på att även neutrala fartyg följde den uppmaning att ramma tyska ubåtar som Brittiska amiralitetet utsänt den 1.10.39. Tidpunkt angives inte för dramat Gun, men citeras U-3 rapport:" Schwedischer Dampfer Gun nachts beim hellem Mondschein angehalten. Kapitän anbord. Papiere nicht einwandfrei. 36 tonnen Sprengstoff. Angeblich für Belgisches Kriegsministerium.Dampfer jedoc kurs 280° und 15 Seemeilen südlich Lindesnes. Während vorbereitung Prisenkommando Dampfer plötzlich rammversuch mit hart Ruder,hoher fart. Boot konnte nur durch sofortiges äusserstes kraftmanöver der Dieselmaschinen vom Dampferbug freikommen. Darauf durch Prisenkommand versenkt." (Angeblich citat ur Kriegstagebuch des Ubootführers)

Alman:"Ritter der Sieben Meere" 1963

I ovanstående bok av Karl Alman,publicerad 1963 av Erich Pabel Verla i Rastatt , skildras Schepkes insatser på sid 47-57 och beskrivs sänkningen av Vendia & Gun som följer:
" Wenige Tage später kam U-3 auf den Dampfer Vendia zum schuss und versänkte ihn nach hartnäckiger verfolgung mit einem zweierfächer. Aus einem Geleitzug vor der südküste Englands versenkte U-3 wenige Tage später, trotz starker Geleitzugsicherung, den Dampfer Gun.Aberma

GUN.

von Zerstörern mit Wabos eingedeckt, entzog sich das Boot diesen angriffen, und erhielt wenig später, nach seiner meldung, dass der Treibstoff bald verbraucht sei, über Ft-spruch den befehl, die heimfahrt anzutreten." (Manuset granskat av Dönitz)

GUNS HISTORIK.

Laståangare byggd 1891 av John Blumer & Co i Sunderland av stål. 1221 Brton. L.72,2 B.10,4 600 ihkr maskin. (Ex.Gevalia, Örnen) Tillhörig Red.AB Vinga (Knut Bergkvist) i Göteborg .

Byggd 1891, sjösatt 3.6.91 för Red.AB Condor (B.Georgii) iStockholm som Örnen, var fartyget vid leveransen Sveriges största ångfartyg, registrerad i KK som nr 7. Såld 1907 till ÅngfAB Gevalia i Gävle omdöpts till Gevalia. Gick 1914-18 i allierad fart mellan Franska och Engelska hamnar. Febr 1916 såld till skeppsredare H.Modin, Stockholm. Utan namnbyte såld 1923 till RedAB Regulus i Hälsingborg och i maj 1933, i samband med sjöfartskrisen, till RedAB Progress i Hälsingborg. Till sist i juli 1937 inköpt av RedAB Vinga i Göteborg o fick då Namnet Gun. -Hade under sin långa tid en del haverier, bl.a 1898 rammat o sänkt kolångaren Carola utanför Skagen.
I november 1929 trälastad i Nordsjön fick hon i storm däckslastförskjutning. Däckslasten bräckte båda masterna och drog en matros med överbord Dessutom roderskador och läckor i rummen.
I november 1831 en 7 dygns stormresa i barlast Bergen-Leith, normalt 2 dygn. Akterrummet måste vattenfyllas för att hon inte "skulle blåsa bort", rorledningen oklarades och ovanbordsskaor uppstod.

MERCIA 2.10.39

UPPBRINGAD VID HANÖ, FÖRTS TILL STETTIN, KONFISKERAD AV PRISDOMSTOL.

Journal

Fre 22.9.39 kl 16.30 avgått i barlast från Köpenhamn under lots ledning destinerad till Nyhamn för lastning. Djupg F 6'4'' - A 12'7'' 17 ombv 2e styrman inte kunnat anskaffas.Ankrat på Malmö redd kl 19.20 i väntar på minlots. NO laber vind, god sikt.

Lör 23.9 06.30 hyvat upp och fortsatt sedan besked erhållits från lotsbåt att minlots kunde tagas å Limhamns redd. Fått minlots ombord utanför Limhamn kl 06.46. Minlotsen lämnat på Trelleborgs redd kl 10.20 Fortsatt resan. Kl 15.40 Sandhammarens fyrtorn i N, avstånd 3'.

Sön 24.9 kl 01.30 Utklippornas fyr i N 24° W, avstånd 6'. Kl 16 Ölands N. Uddes fyrtorn i N 70W, 5'. Frisk N. kuling med hög sjö. Hårda regn- och hagelbyar. Fyllt vatten på akterdäck.

Mån 25.9 kl 22.05 Svenska Björns fyrskepp nära om BB. Kl 24 Flöjtans fyr i N 53 O, distans 3'. Ojämn vind, hårda hagelbyar.

Tis 26.9 kl 07.37 Grundkallens fyrskepp nära om STB. Klar luft, laber N. vind,god sikt.

Ons 27.9 Lots bordat 00.55 vid Bremösund.Anlänt Nyhamn 02.55 och förtöjt vid kaj.Börjat inlasta pappersmassa med 3 winschar kl 09.30. Lastat till 16.30. Intag 600 ton

Tors 28.9 Lastat kl 08- 16.30. Intag 700 ton.

Fre 29.9 Hela lastenintagen kl 10.15, nestående av 1380 ton pappersmassa i balar.Gjort sjöklart. Alla luckor omsorgsfullt skalkade. Kl 14 avgått från Nyhamn desotinerad till New Castle. Djupg F 13'8'' - A 16'2'' Lämnat lotsen vid Bremösund kl 16.Fortsatt resan.

Lör 30.9 Kl 02.10 Västra Bankens fyrskepp nära om BB.
Kl 11.33 Simpnäsklubb fyrtorn i S 45 N, avstånd 2'.
Kl 20.15 Almagrundets fyrskepp nära om STB. Hård N kuling med regnbyar och hög överspolande sjö.

Sön 1.10 kl 21.45 Ölands Södra ~~Uddes~~ Revs ftrskepp i S 51° O, 3'. NNO laber vind. God sikt.

Mån 2.10 kl 02.15 Utklippoernas fyr i N 6° O, avstånd 1½'
Kl 05.30 Hanö fyr i N 5° O, 2½'. Kl 06 prejats av ett Tyskt sjöflygplan och erhållit order att styra rv 135° samt på denna kurs invänta tyskt patrullfartyg och hålla alla fartygshandlingar redo. Kl 09 överlämnades dessa med livbåt till ett tyskt bevakningsfartyg vilket senare gav beskedet att fartyget beslagtagits och komme att införas till Swinemünde redd uti konvoj. Legat stilla till kl 12.25 då order erhölls från bevakningsfartyget att föjja efter detta på SSO-lig kurs. NO kuling med hög överspolande sjö.

MERCIA 2.10.39

Tis 3.10 kl 11.30 ankrat på av bevakningsfartyget anvisad plats på Swinemünde redd. STV + 30 famnar. ONO frisk vind.

Ons 4.10 kl 06 kom lots ombord samt vaktmanskap.Erhöll order att hyva ankaret samt fortsätta in till Swinemünde varest ankomst skedde kl 07.15. Fartyget väl förtöjt vid duc'dalber å anvisad plats vid Rouveret. Kl 13.40 fortsatte fartyget under lots ledning till Stettin ,varest kl ~~18~~. 18.45 förtöjdes vid ducd'alber nära Reiherwerderhafen. Tysk myndighet satte vakter ombord.

Stettinq31.10.39
Gustav H.Persson
Befh

Besättning

Befh Gustav Henning Persson, Hittarp, 22.5.85
1e styrman O.Wingårdh
Cheif M.E.Nilsson
2e maskinist F.O.Jakobsson
Stuert P.A.Larsson
Kock E.A.Larsson.
Matros V.H.Holm
Matros R.Karlsson
Lättmatros H.Johansen
Jungman K.V.Ollonkvist
Jungman K.G,Larsen
Lättmatros S.T.Mikkelsen
Smörjare F.L.Jensen
Eldare A.B.Larsson, A.R.Bruswang, G.L.Andersson
Lämpare O.W.Jensen

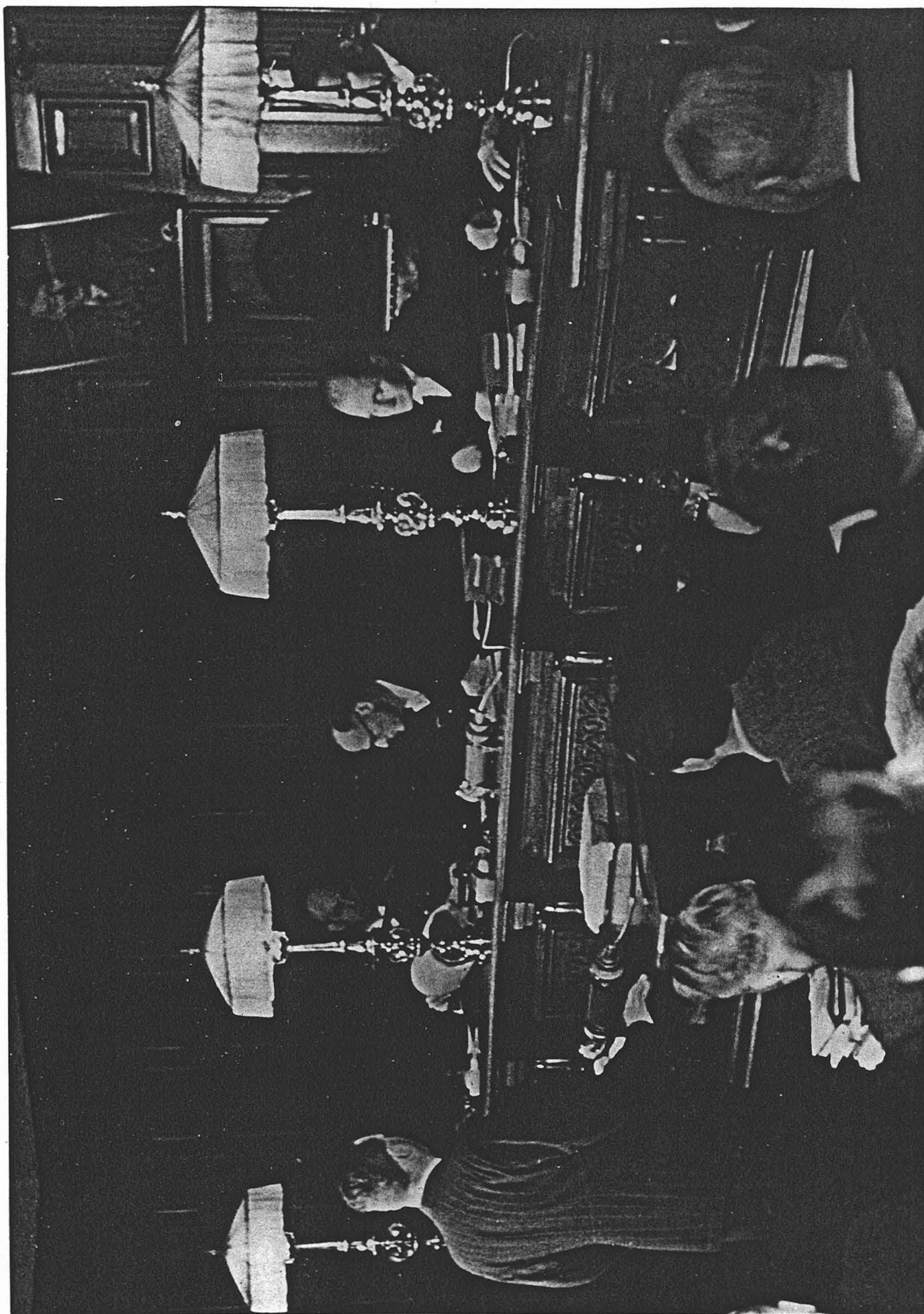
De sista reste hem 28.12.39

Den 25.10.39 avmönstrades 8 man på konsulatet i Stettin och hemsändes.
Den 8.11 avmönstrade 1e styrman och 3 man (danskar) men reste hem först 20.11
Den 8.11 förhalades Mecia i Stettin till die Parnitz-Wiesenseite.
23.12 fördes befh i båt från Mönne till Bollwerk och åter (is)
23.12 levererade Sollmann & Co i Stettin följande julmat till Mercia där befh, chiefen och stuert ännu var kvar. 10 kg fläsk, 8 kg kalvskött,1 kg ost, 3 kg smör, 36 ägg, 10 flaskor bier, 2,6 kg kallskuret.
Av kvitton farmgår vidare att smörjare Fritz Faabjerg Jensen den 16.10.39 fördes till Städtische Krankenhaus i Stettin och låg där till 27.10 men arten av hanssjukdom framgår je. Den 28.12 avresre befh, chiefen och Stuert från Stettin till Trelleborg /Sassitz.

Lasten

1380 ton dry bleaching sulphite woodpulp. 6900 balar från Nyhamns Cellulosa

MERCIA 2.10.39



Prisenhof Hamburgs förxsta sammanträde efter krigsutbrottet. 14.12.39 prisdömdes svenska ss Mercia vars kapten här står inför domstolen. Fr.v.t.H Admiral Claassen, presidenten dr Rothenburger, dr Segelken och rådgivande juristen dr Lohmann.

Associated Press Photo

MERCIA 2.10.39

AB till Hendon Paper Works i Sunderland och till Messrs. Wiggins,Teape & co i London. 350 ton = 1750 balar kom från Sundsvallas Cellulosa AB. Nyhamnspartiet på 1030 ton var värt 211.150 kr, Sundsvallspartiet på 350 ton 83.316:45.

PRISENHOF

Im Namen des Deutschen Volkes blev Mercia med last indragen till det Tyska Riket av Prisenhof Hamburg den 14.12.39. Lasten var "unbedingtes Banngut." Prisrättsförfarandet hade bekantgjorts 21.10.39 med uppmaning till berörda parter att inkomma inom en månad med kravpå frigivning eller Entschädigung. Såda krav ingavs 23.11 men fartyg och last förklarades för verkade utan skadestånd.

KRIEGSMARINE DIENSTSTELLE
STETTIN
Fernruf 26494 u. 26795

Stettin den 27 Dez 1939
Augustastrasse 15

ÜBERGABEVERHANDLUNG DES GESAMTEN SCHIFFSINVENTAR
DES SCHWEDISCHEN DAMPFERS MERCIA.

Am 27 Dezember 1939 wurde das Schiffsinventar des Dampfers "Mercia" vom Kapitän Gustav Persson vom Schwedischen Dampfer "Mercia" an den Handelsschiffskapitän Adolf Brathering als Wachkapitän für D. Mercia im beisein von Korvettenakapitän Mühle und Kapitänleutnant Blauert an hand der Inventarliste, aufgestellt am 18 October 1939, geprüft und übergeben.

Dem rest der Schwedischen Besatzung, Kapitän Persson, der 1. Maschinist und Steward des Schiffes verlassen am 28.12.39 das Schiff,um in ihre Heimat abzureisen.

Der Dampfer Mercia wird von der Kriegsmarine Dienststelle Stettin weiterbetreut .

A.Brathering G.H.Persson

SKN skrev 22.12.39 till red AB Arild i Hälsingborg att

" ... Vi för vår del icke ha för avsikt att överklaga beslutet,enär utsikter att erhålla ändring o Oberprisnehof i Berlin i detta fall icke torde finnas. "

Assurans

Svensk Krigsförsäkringspool utbetalade 254.568:-
Rederiets sluträkning till Fylgia = 268,660:28 inkl hyror etc
Lasten var försäkrad i England.

Historik

Eget

Lastångare på 1309 brton byggd 1897 vid W.Gray & Co ltd i W.Hartlepool av stål. (Ex Margrethe,Rijn, Vlug) L.69.7 B. 10.5 Tillhörig red AB Arild (J.A.Thore) i Arild. (Kalmar läns) Inköpt 1922 från Danmark . Tidigare holl-

MERCIA 2.10.39

ändsk. 537 ihkr. Prisdomstolen förklarade i sitt utslag att Mercias last kunde användas till beredning av bomullskrut.Mercia hade genom sitt brottsliga uppträdande och överträdelse av kontrabandsbestämmelerna förverkat sin rätt att vidare nyttjas under svensk flagg. Under tysk flagg administrerades fartyget som "Granit" av Helmsing & Grimm i Danzig men överfördes 1942 till MaxFaulbaum i Stettin och gick som "Traute Faulbaum" ända fram till 1950 då hon såldes till Joachim Grabow i Flensburg och fick namnet Arkona. I jan 1957 kom Arkona på sin sista resa från London till Hamburg där hon sedan nedskrotades.

VISTULA 8.10.39

SÄNKT MED ARTILLERIELD AV UBÅT VID SHETLANDSÖARNA EFTER PREJNING. BESÄTTNINGEN SEGLAT IN TILL KUSTEN VID HAROLDSWICK I TVÅ LIVBÅTAR.

VISTULA. 8/10 -39.

Rapport:

Avgick Gtbg 3.10.39 dest. till Hull. Rumslast av c:a 1300 ton papper, massa, trävaror, hardboards, wallboards, maskingods, järn- & stålvaror mm. Däckslast 120 ton pappersmassa t. c:a 1 meters höjd för o akter. Täckt med presenningar o wires. 18 ombv.
Djupg. F. 14'4" - A. 15'2"
Sjönk genom beskjutning kl.14.15 den 8.10.1939 c:a 45'NO Haroldswick på Unst, den nordligaste av Shetlandsöarna. Laber SO bris. Smul sjö. Klart, med god sikt. Ie styrmans vakt, men befh befunnit sig på bryggan sedan omkring en halvtimme. Lättm. Axel Sköld utkik på backen. Ingen skadad vid fartygets sänkning

Göteborg 19.10 1939

K.Byström
Ie styrman.

Utförlig framställning:

Vistula avgick från Göteborg på e.m. den 3.10 och följde Svenska o Norska kusterna innanför 3-milsgränsen tills fartyget på aftonen 7.10 nådde utanför Molde. Därifrån fortsattes resan kl.22 den 7.10 med kompasskurs WNW under omkring 6 timmar, motsvarande en distans på C:a 55'. Därefter sattes kompasskurs WSW mot den nordligaste av Shetlandsöarna. C:a kl.11 den 8.10 passerade 2 flygplan, troligen Engelska, på låg höjd över Vistula. Kursen WSW styrdes tills kl 13.30 då bäring erhölls på ön Unst, varvid kursen ändrades till SW mot denna ö. Strax efter denna kursändring upptäckte undertecknad , som kl.12.30 övertagit vaktbefälet, en ubåt på väg upp i ytläge C:a 1'akterut om BB. Jag lät rapportera detta till kaptenen, som genast kom upp på bryggan o övertog befälet. Vistula fortsatte resan med oförändrad kurs o fart. Några minuter före kl.14 sköt ubåten, som under tiden gått fram så att den befann sig tvärs ut om BB, ett prejskott som tog i vattnet c:a 20 meter för om Vistula. På order av kaptenen slogs genast stopp i maskinen o samtidigt blåstes alle man på däck o surrningarna till båda livbåtarna lossades. Från ubåten sköts nu ytterligare ett skott som vi uppfattade som en anmodan att genast gåi båtarna. Manskapet beordrades därför omedelbart i båtarna. Befälet i STB båt fördes av kaptenen o i BB båt av u-tecknad. Kaptenen medtog i livbåten en väska innehållande skeppspappren. Undertecknad medtog en skrivmaskin, de övriga fick endast med sig kläderna de hade på sig. Sedan båtarna sjösatts roddes de upp mot ubåten som bordades av kaptenen. Under det kaptenen samtalade med ubåtens befh

gick även u-tecknd ombord på denna. En man på ubåten sporde mig på tyska vilken last Vistula förde o då jag svarade papper, skrattade han o sade att det " blir nog inget papper för Chamberlain den här resan." Från ubåten överlämnades till oss en del korv o konserverat bröd i burkar som proviant, varpå vi fingo order att avlägsna oss från ubåten, enär densamma skulle börja skjuta. Sedan livbåtarna kommit c:a 200 meter från ubåten avlossade denna på c:a 100 meters avstånd från Vistula, med kort mellanrum mellan skotten, c:a tio skott med en kanon på fördäck. Efter fem skott iakttog vi att det [illegible] jade ryka från lasten akterut. Kl.14.15 reste sig Vistulas förskepp o i nästan lodrät ställning sjönk fartyget hastigt med aktern före o försvann på några sekunder. Vädret var gott med laber bris från SO varför båda båtarna satte segel o för halv vind styrde i SW riktning mot land. Omkring kl.19 började vinden friska o sikten försämrades av moln o regnbyar. Vindstyrken ökade oavbrutet o kl.24 blåste en styv kultje från SO med grov sjö som till följd av motgående tidvattnet blev krabb o besvärlig. Livbåtarna, som båda förde en vit lanterna i masten , voro i sikte för varandra studtals ända tills mellan kl.24 -02 den 9.10., då STB livbåt förlorades ur sikte av oss. Vinden fortfor att öka o uppgick vid 03-tiden till mellan 15-20 sekundmeter, varför seglet nedtogs o båten lades upp mot vinden medelst rodd till omkring kl.08 då dager inträdde o rodden fortsattes mot land.Båten vattenfylldes i det närmaste o måste oavbrutet ösas med pytsar. Vid 08-tiden iakttogs en vit livbåt med segel c:a 1' akter om oss och antog vi att det var den andra livbåten (STB båt). Kl.10 nådde vi land i Haroldswick o sedan besättningen vilat i omkring en timme klättrade vi uppför denbranta c:a 1000'höga klippan ([illegible]0 meter) Uppkomna på platån omhändertogs vi av några herdar som förde oss till en by där vi fick mat o kunde torka våra kläder. Kustbevakningen tillkallades, som med fartyg sökte runt kusten efter STB livbåt, o uppgavs även att flygplan varit ute o spanat efter den. Vi stannade i byn tills på fm den 11.10 då vi medföljde en passagerarbåt till Lerwick, där Svenske vice-konsuln anskaffade kläder o skor åt oss. På aftonen 13.10 avreste vi till Aberdeen, varifrån Svenska konsulatet på middagen den 14.10 sände oss till Newcastle.Därifrån sändes vi den 16.10 med norska ss Bessheim till Oslo, dit vi anlände på em den 18.10. Från Oslo avreste vi med tåg till Göteborg dit vi anlände på morgonen den 19.10

Göteborg 19.10 1939

K.Byström

I:e styrman

KK vol. 179

VISTULA 8.10.1939

CREW LIST

+ Befh Ossian Alarik Karlsson, Ekedalsgatan 3, Gtbg, 11.8.07
3 mån. ombord. Första ordinarie befäl.
SEMESTERVIKARIE FÖR ADOLF SIEWERT SOM VAR I [illegible] 181070

I:e styrman Kurt Byström, N.Enserud, Kristinehamn, 13.5.08
2 år ombord.

+ 2:e styrman Nils Ragnar Svensson, % Larsson, Ingeniörsgatan 7, Gtbg
6.8.09

+ I:e maskinist Knut Filip Börjesson, Mariebergsgatan 2A, Gtbg
20.8.92 4 år ombord

2:e maskinist Oscar G.Nyquist, Kungsgatan 18, Vårgårda, 25.7.91

+ Stuert Sven Olle David Ridell, Svanebäcksgatan 18, Gtbg, 20.4.15

Kock Karl G.Larsson, Kassatorpet, Vänersborg, 7.4.19

+ Matros Olof Gunnar Otterberg, Skogstorp, Kållandsö, 18.8.19

Matrås Gustav Ahlgren, % fru Ruth Levin, Hammarbyslussen Sthlm
5.6.95

+ Matros P/Weglinsky, född 15.10.15 i Vladivostok, % Sv.Sjöfolksförbunde Gtbg

+ Lättmatros Bertil Karl Johansson, Hult, Skattkärr, mantalsskriven i Östra Ämtervik, Värmland.

Lättmatros Olle Edberg, Nybro, 4.10.12

Lättmatros Axel Sköld, Enånger, 28.1.21

+ Smörjare Gösta Theodor Johansson, Bergstigen 4A, Gtbg, 23.6.98

Eldare Hugo Schill, % Högberg, Larmberget, Karlstad, 9.2.96

Eldare Oscar Edin, Södra Långgatan 10, Landskrona, 30.9.99

+ Eldare Harry Justinus Olsen, Sjömanshemmet, Gtbg, F. i Oslo 20.5.97

Maskinelev Karl Andersson, Högatorp, Götene, 29.2.20

Samtliga Saknade var i STB livbåt.
Endast BB livbåt nådde land.

Sjöförklaring i Göteborg lördag 21.10.39 kl.12.30

Sjömanshusombudsman Reinhold Bråkenhielm o sjökapten Magnus Lundberg: inga frågor.
Advokat Erhård Westman för försäkr.AB Ocean (Kasko).

I: styrman Byström: Befh kommit upp på bryggan o automatiskt övertagit vaktbefälet. Sedan det första prejskotet skjutits o manskape tagit plats i livbåtarna hade B. gått ner i sin hytt o hämtat sina

papper. På väg upp till däck igen hört prejskott nr 2 och då han kommit upp fått order av befh att fira BB båt. Byström hört av männen i BB båt att man på ubåten efter det första prejskottet hade slagit nedåt med flaggor, vilket tolkats som en uppmaning till Vistulas besättning att gå i båtarna. B. hade frågat ett tyskt underbefäl på ubåten om de inte kunde tänka sig att bogsera båtarna mot land, men fått till svar att det vore för riskfyllt, eftersom Engelska krigsfartyg kunde komma. B. fått det intrycket att befälet på ubåten kände till att Vistula skulle komma. På em den 4.10 utanför Bohuskusten hade B. sett 2 Tyska jagare uppehålla sig på Vistulas BB- sida på 1 till 2' avstånd o utanför 3-milsgränsen. Jagarna hade följt Vistula i 4-5 timmar. Den 7.10 utanför Aalesund hade de passerat en tysk passagerarångare för ankar o befh o Byström hade samtalat om möjligheten att detta fartyg kunde underrätta ubåtar att Vistula var på väg. B. hade frågat det förutnämnda underbefälet på ubåten om denna väntat länge på Vistula, varvid tysken skrattat och svarat "nicht lange". -På morgonen den 9.10 hade livbåten halvt vattenfyllts av en överbrytande brottsjö o det är sannolikt att STB båt råkat ut för ett liknande brott o kantrat, särskilt som den haft segel uppe. Med rådande vind borde STB båt ha förts ut i Atlanten.

<u>Kocken Larsson</u>: Mönstrat på i Gtbg den 29.9.39. Varit 3½ år t sjöss Haft frivakt o varit i sin hytt då han kl. 13.45 den 8.10 hört ett skott o strax därpå signalen i ångvisslan "Alle man på däck". Skyndat upp på däck o fått beskedet att alla skulle i båtarna. Gått upp på båtdäck o tagit plats i BB båt. Från båtdäck sett ubåten ligga c:a 150 meter från Vistula. Själv bara hört ett prejskott, men andra besättningsmän sagt att två skott avlossats som en anmaning att påskynda fartygets övergivande.

<u>Matros Ahlgren</u>: Till sjöss sedan 1914. Mönstrat i Gtbg sept 39. Tagit rorstörn kl.12.30 den 8.10 då I:e styrman Byström övertagit vaktbefälet. Då Byström fått se ubåten hade han genast tillkallat befh, som var uppe på bryggan då ubåten sköt det första prejskottet några minuter före kl.14 Skottet tagit i vattnet c:a 20 meter föröver. Befh beordrat stopp i maskin o folket i båtarna.

<u>Lättmatros Sköld</u>: Till sjöss okt 1936. Mönstrat på i sept 39. Utkik på backen från kl.13.39 den 8.10. Några minuter

KK vol. 179

VISTULA 8.10.39

senare hade I:e styrman ropat från bryggan att en ubåt vore på väg upp i ytläge akterut om BB. Sköld strax därpå fått syn på ubåten på ett kortare avstånd från Vistula o omedelbart därpå hört ett prejskott som tagit i vattnet 15-20 meter föröver.

Eldare Edin: Till sjöss sedan 1914. Vakt i eldrummet från kl.12 den 8.10. Några minuter före kl.14 hade Edin hört en smäll som han uppfattat som ett skott, varför han dragit till spjället o skyndat upp på däck.Fått syn på ubåten o sett att manskapet var på väg till liv-. båtarna. Skyndsamt hämtat några kläder i sin hytt o gått i BB båt. Denna hängde i sina dävertar då han hörde skott nr 2.

KK memorial den 14.11.1939 /Utdrag:

...Fartyget förde enligt de Tyska bestämmelserna krigskontraband ombord. Det blev därför, sedan besättningen beordrats i livbåtarna, sänkt medelst kanoneld. De i den försvunna STB-båten varande personerna kunna nu anses vara förolyckade.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

UD HP80c
Volym 13511

VISTULA 8.10.39

Telegram till UD 10.10.39 från beskickningen i London:

" 236 Vicekonsul Lerwick wires ss Vistula Gotheburg reported lost 40 miles off Shetland. Further details later = Swedish Consulate General.

Telegram dito 11.10.39:

" 237 ours 236 SS Vistula sunk noon eighth instant Chief officer and 8 others landed in ships boat in Unst at 3 a.m. ninth instant. Boat containing master and 8 others not yet arrived in Shetland but may have been rescued by other vessels reported in vicinity stop Meantime extensive search for missing boat made by patrols stop = Swedish Consulate General

Telegram dito 13.10.39:

" 242 your 268 Times stated today late Knut Byström and 8 seamen rescued stop Captain and others missing reports their being rescued unconfirmed stop.Bystroms statement runs 10 minutes notice given crew supplied preserved foods stop Captains boat not with certainty seen since midnight sunday stop Bystrom had argued with submarine as Vistulas paper cargo not contraband stop Particulars requested from vice consul Lerwick stop = Sw.Consulte General

---

STRÄNGT FÖRTROLIGT från Söderblom,UD, till envoyen Arvid Richert, Berlin, 26.20.1939:

Expedierat 26.20 kurir

Broder

I anslutning till dagens dépesch rörande sänkningarna av Sv. fartyg, ber jag för din ytterligare orientering få framhålla, att enligt tillgängliga uppgifter den av ångfartyget Vistulas livbåtar, till vilken befh o 8 besättningsmän tagit sin tillflykt, iakttagits drivande i Nordsjön, varvid livbåtenbefanns vara tom så när som på ett manslik. G.von Otter på Svenska konsulatet i London 23.20.39 sänt till UD ett urklipp ur

VISTULA 8.10.39

Shetland Times för 14.10 innehållande en redogörelse för sänkningen av Vistula. Alla 9 överlevande ha hemsänts av vicekonsulatet i Newcastle on Tyne via Oslo.

(Urklippet saknas) Hänvisn. till original R 190/212

Bestämd Svensk protest framförd i Berlin 28.10.39 av Arvid Richert mot sänkningarna av Vistula och Gustaf Adolf.

" I vad särskilt angår sänkningen av ss Vistula vill Svenska regeringen framhålla, att de bestämmelser avseende tryggande av besättningars säkerhet, vilka ingå i det i London den 6.11.1936 undertecknade protokollet beträffande undervattens-båtars uppträdande under krigstid gentemot handelsfratyg, såvitt av hittills tillgängliga upplysningar kan bedömas, icke iakttagits."

(Vidare uppföljning saknas)

MANIFEST

of cargo shipped in ss Vistula,captain O.A.Karlsoon
from Gothenburg to Hull Oct. 3d 1939.

1 case punchindies, 31 case steel, 5 case steel bow frames, 7048 packages steel tubes = 121759 kg Sandvikens Jernverk.

14 case steel, 16 bars steel, 87 bundles steel, 291 packages steel tubes = 37085 kg SKF

263 packages steel bars, 193 ingots, 8 cases strip steel = 122031 kg Brukskoncernen AB

977 bundles hardboard, 301 bundles wallboard = 138889 kg
Mo & Domsjö AB.

2032 bales mechanical pulp = 365760 kg Ekman & Co.

468 reels paper, 377 bales paper = 153578 kg
Åmotfors Pappersbruk AB

364 bales paper, 1365 reels paper = 153558 kg
Bäckhammars AB /AB Stjränfors-Ställdalen.

Manifest -Fortsättning

590 reels paper = 42221 kg		H.Alpen AB
1 case machinery parts	= 60 kg	AB Formator
1 case machine	= 625 kg	Gerhard Avelius AB
53 bags bobbins	= 2500 kg	Nordlund & co
171 bales boards	= 38821 kg	Axel H.Ågren
334 bags wood flour	= 20040 kg	Sv.Trämjölsfabrikerna
8 tierees tongues	= 2173 kg	Schaub & Co
1 packages sample cardboards	= 23 kg	Sveabolaget, Sthlm
900 bales sulph. pulp	= 152400 kg	Hissmofors AB
234 boxes blind rollers	= 4868 kg	Haglund & söner
24 ingots steel	= 14580 kg	Avesta Jernverk
28 barrels arsenic	= 5674 kg	Bolidens Gruv AB
14 cases screws	= 2053 kg	August Stenman AB
4 cases steel	= 601 kg	Uddeholms AB
626 coils wire rods, 6 bars steel	= 33966 kg	Uddeholms AB
A lot pig iron	= 30480 kg	A.Johnson & Co
3 case steel wire, 12 barrels steel wire	= 7432 kg	Garphytte Bruk
2480 bundles box boards	= 10,222 stds	Billeruds AB. Säffle
1 case steel tubes	= 96 kg	SEC Fabrikers AB

Totalling: 1.461.252 kg and
10,222 standards.

Assurans:

Hofors Bruk 11.10 anmält till UD 37083,9 kg stål, assurerat i Ocean för 26835 kr.

Billeruds AB, Säffle, 11.10. anmält ett parti lådbräder värt 7215 ..r

Lilla Edets pappersbruk 11.10 anmält 42 ton omslagspapper, ass. i Ocean.

Uddeholmsagenturen 13.10 till UD anmält 626 ringar valstråd,33422 kg ass i Ocean för 15115 kr.
Vidare 6 st stål, 544 kg, 415 kr.
3 lådor kallvalsat stål, 590 kg
Ass. i Hansa för 1700 kr
1 låda stålprover ,11 kg, oförsäkrat

SKN E.VIII 544
Pool 6 - Kasko

VISTULA 8.10.39

Några brev ingår i en allmän mapp om tysk ersättning för förlorade effekter.
Via Max Doflei och herr Dr.Schön utbetalades den 3.7.1942 RM 4651:49 = 7275 kronor för "Mannschaftseffekten Dampfer Vistula."
Der Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg i dec. 1941 godkänt denna utbetalning till Svenska staten.

XXXXX XXXX

Endast för Gertrud Bratt,Silesia, Nyland,Gun, Visutla och Gustaf Adolf utbetalade tyskarna 1942 denna effektersättning, eftersom dessa fartyg sänkts efter prisrättsförfarande, d.v.s. prejning, kontroll av lasten etc. Dessa fall var föremål för utredning vid Prisenhof Hamburg ända till dec. 1941 innan det stod klart att tyskarna gick med på att betala. Utbetalningen skedde den 3 juli 1942.
Schön & Pflüger, Rechtsanwälte, in Hamburg, fastslog 25.10.41:
" Die versenkung erfolgte, weil der Befehlshaber des Deutschen U-boots die Ladung des Dampfers ..... als Banngut angesehen hat. Andere gründe für die versenkung, inbesondere solche nach Artikel 73, Abs.I PO, haben nicht vorgelegen, so dass der anspruch auf entschädigung gemäss Artikel 82 PO gerechtfertigt ist."

UD HP 80C vol.3509 Allmänt:

Vistula var kaskoassurerad för 325000:- kr i Svensk Krigsförsäkringspool.

VISTULA 8.10.39

Werner Hartmann: "Feind im Fadencreutz" (Berlin 1941)
Sid. 92-97.

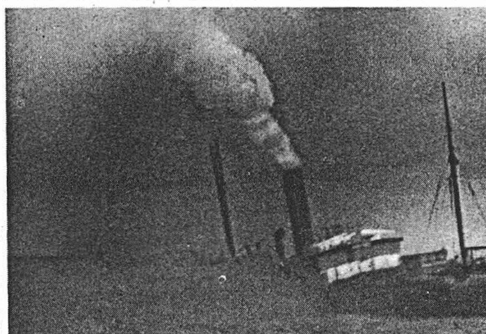
"Versenken Sie mal! England hat schon bezahlt."

" Diesmal fuhr ein schöneres Schiff vorbei. Es war abermals ein Schwede. Er qualmte behaglich aus seinem Schornstein und war bis an die halskrause beladen. Er hatte ungefähr 1400 brt und das war für unsere begriffe ansehnlich. Wir kamen an die Oberfläche, gingen mit dem unbekannten auf kollisionskurs, setzten das stopsignal und schickten unseren Artilleristischen gruss hinterher. Der Schwede stoppte schon als unsere Granate noch kaum aus dem Rohr war. An Deck wimmelte es auf einmal von Menschen. Sie gingen wie die Ameisen in die Boote. Anscheinend hatten sie kein sauberes gewissen, denn sie hatten es eilig und schienen zeigen zu wollen das sie sich über ihre zukunft im klaren waren. Der Dampfer war nicht bewaffnet. Wir fuhren den ausschwärmenden Booten entgegen. Der Kapitän Kapitän kam sofort näher. Er war ein verhältnissmässig junger Mann mit blauen Augen und rotblonden Haaren, der uns sympatisch zulachte. "Sprechen Sie Deutsch?" fragte ich den Schweden durch das Megaphon. - "Johoa", antwortete er. Seine Männer ruderten schneller. - "Wohin und woher?" - "Von Göteborg nach Hull". - "Was haben Sie anbord?" - "Stahl und Papier". - "Hoppla, mein Herr! Das ist Konterbande." - Inzwischen war er herangekommen und stieg herüber. Seine strahlende freundlichkeit vergrösserte sich noch. Er lachte mit seinem weissen Pferdegebiss und schüttelte mir Herzhaft die Hand. Er sah sommersprossig, gesund und sorgenlos aus. - " Ich muss ihr Schiff versenken", sagte Ich ihm. - "Versenken Sie mal", freute er sich," immer runter damit. Wir sind erwischt. Dafür können sie ja nicht." - -" Sie sind sympatisch". - Wir waren platt angesichts dieses gutmütigen Herostraten. Etwas melodramatischer hatten wir uns unsere erste versenkung doch vorgestellt. - " Sind ihre Boote Seetüchtig?" fragte Ich ihn weiter. -"Johoa.Haben alle Segelausrüstung. Haben Essen und Trinken. Der Wind steht gut, das Wetter wird halten. Wir wollten gegen 6 Uhr bei den Shetland sein. Aber nun wird es später. Das tut ja nichts." - Ich liess Rum und Zigaretten an die Schweden verteilen, und unsere Smutje steckte ihnen, ohne das ich etwas davon wusste, in Christlicher

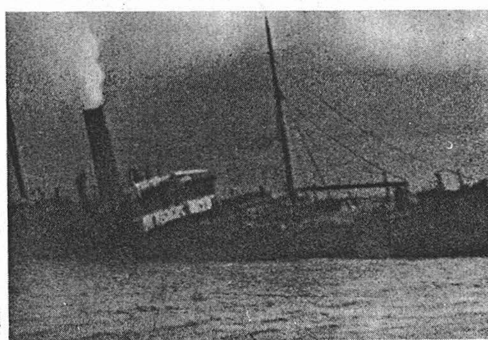
VISTULA 8.10.39

nächstenliebe gleich noch zwei lange Dauerwürste dazu. Sie haben uns später gefehlt, und Ich habe dem Küchenchef kräftig ins Gesicht gehaucbt. Die Papiere liessen erkennen das es sich um einen Kapitän aus Halmstadt handelte. Halmstadt war der erste Auslandhafen in meiner Seekastenzeit. - "Tut ihen ihr Schiff gar nicht leid?" fragte Ich. - "Oh nee! Das ist gut versichert. Die Ladung haben die Engländer ihn voraus bezahlt." - Das freute uns ebenso wie ihn. Meine ganze besatzung war nach und nach auf Deck gekommen und lachte zu unserem dialog, als ob es sich hier umeinen guten schwank und nicht um eine Kriegerische handlung drehte. Der Schwede, muss Ich gestehen, war unbezahlabr. - "Seien Sie für spätere fälle vorsichtiger",warnte Ich ihn, "das Wetter ist nicht immer so gut, und ihr könnt euch mal nasse Unterhosen bei dem geschäft holen. Ich Würde an euer stelle die Englandfaht aufstrecken. Bringt euern Stahl ruhig zu uns. Wir verarbeiten ihn noch besser als die Tommies, und Göring zahlt prima preise. Ausserdem könnt ihr da über die Ostsee kommen und werdet von niemandem zu den Fischen geschickt." - Er wurde nachdenklicher und nickte. Er wollte sich das überlegen. Ihn intressierten die Engländer nicht. Er ging in sein Boot zurück. - Poehl hatte die Kanone auf der Vorschiff schon klar. In diesem fall lohnte sich kein Torpedo Wir schossen prinzipiell lieber mit Artillerie. Das knallte anstädnig, und die Besatzung hatte etwas davon. Auch die Schweden sassen sehr interessiert in ihren Booten , die Ellbogen auf die Knie gest-tzt, wie in einer Filmvorführung und sahen, jeder ein Nero mit Englischer Freikarte, dem Schauspiel zu. Die Schüsse landeten sauber im Ziel. Gleich nach den ersten paar treffern brannte der hintere Laderaum. Dort lag offenbar das Papier. Das in dicken strömen eindringende Wasser löschte den brand und eine peschschwarze Rauchvolke stieg hoch. Poel jagte dem Kasten ingesamt 14 Granaten in der vollen Bauch. Melankolisch senkte das Schiff seine weisse Aufbauten. Dann legte er sich bedächtig auf den Achtersteven und Rutschte hinter den Pulverwolken, von der gewicht des überrollenden Stahls abgedrückt, in die Tiefe. Die Schweden winkten uns vergnügt zu. Sie versprachen uns, drüben unsere Herzlichen grüsse an die Engländer zu bestellen. Dann pullten sie gemächlich in richtung Shetlands davon. Mein Steuermann Muths, brachte die 10 pfund schwere schwarze Lloyds-bibel (Das Englische int. Schiffsregister) in die Messe geschleppt. Mit Lineal und Rotstift strich der Kommandant in sakraler stimmung ein Schiff

aus der Liste der lebenden. Nach dem Laderaumangaben hatte es, das Papier abgerechnet, tatsächlich einige hundert tonnen Stahl an bord. Das lohnte sich. Und es hatte uns nicht einmal einen Aal gekostet. Unsere Sonntagsnachmittagslaune ruhte auf einem sicheren sockel aus Schwedenstahl und aus Englischem Zeitungspapier das nie bedruckt werden sollte. "



Det svenska skepp, vars kapten hjärtligt skrattade: »Sänk ni bara. Engelsmännen ha redan betalat.»



Några få sekunder senare lägger sig fartyget på sidan; röken suddar ut dess konturer.

Vistula sänktes av U-37, Werner Hartmann, kl.14.10 den 8.10.1939 45 sjömil Norr om Muggle Flugga på Shetlandsöarna. Samma ubåt sänkte den 10.4.1940 Sveaborg och med ny befälhavare,Clausen, den 2.12.1940 Gwalia.
(Rohwer: Die Ubooterfolge der Achtenmächte)

Egna noteringar.

VISTULA 8.10.39

Historik:

Lastångare på 1028 br.ton byggd 1919 i Heusden av stål som Markersdal för ett Danskt rederi. Såld 1922 för 16250 pund till Glasgow o omdöpt till Netta. Juli 1929 såld till Sydsvenska Red.AB i Malmö o omdöpt till Bara. I okt 1937 såldes Bara för 250.000 kr till RedAB Sylvia (A.Billner) i Göteborg o fick namnet Vistula. L.65.2 B.10,6 625 ihkr maskin. Kaskoass. för 400.000 kr.

Kompletterande uppgifter:

Kapten Karlsson trodde först att ubåten var Engelsk, eftersom flera Engelska plan siktats kort dessförinnan "Der Herrn Chamberlain will diesmal kein Papier bekommen", sade ubåtsbefh leende till männen i båtarna. Ubåten lämnade platsen utan att vidtaga anstalter för de skeppsbrutnas räddning. Efter fem timmar seglats i de två livbåtarna började vinden öka oavbrutet o vid midnatt blåste det halv storm med i det motgående tidvattnet mycket krabb o grov sjö samt därtill regn. Ie styrmans BB-båt seglade mast och segel överbord o rorkulten slogs sönder. Kl.02 förlorades STB båt ur sikte. Kl.03 uppgick vindstyrkan till 15-20 sekundmeter. BB-båten låg med bärgat segel upp mot vinden medelst rodd till kl 08 då dager inträdde. Två man turades om att ösa oavbrutet med pytsar. I gryningen sågs ett segel på c:a 1'avstånd,men det försvann snart igen. Troligen befhs båt. Sedan BB-båten nått den ogästvänliga klippiga kusten efter 20 timmars strapatser var männen så uttröttade att de måste vila en timme innan de orkade påbörja klättringen uppför det 300 meter höga stupet. Några herdar förde dem till en liten by med låga skifferhyddor, där de fick mat o kunde torka och värma sig vid öppen eld. Coast Guard kom till platsen och spaningar efter STB båt sattes igång. STB båt har med all sannolikhet vattenfyllts och kantrat varvid de uttröttade männen drunknat. Vid sjöförhöret i Göteborg 21.10 ville försäkr.AB Oceans ombud ha reda på varför de ombordvarande lämnat fartyget omedelbart efter prejningen, utan att avvakta ngn muntlig order från ubåtens kapten. Ie styrman Byström upplyste att man på ubåten sedan det andra skottet avlossats ivrigt slog nedåt med en signalflagga o att detta ombord på Vistula uppfattats som en order att omedelbart överge fartyget.

VISTULA 8.10.39

Livbåtsfynd:

Den 14.10.39 observerade en dansk fiskebåt 160′från Shetlandsöarna en livboj märkt Vistula, sex täckluckor och en massabal.

Den 17.10 iakttogs från DFDS ångare Sicilien av Köbenhavn , befh J.J.Petersen, på lat.N.61° 21′-Long.Ost 2° 42′i hårt väder en halvt vattenfylld livbåt. Sicilian styrde tätt intill livbåten och konstaterade att den var märkt Vistula Göteborg. I båten låg, med kroppen delvis utanför relingen, en död man iförd gult oljeställ, livbälte och träskostövlar. Då vädret var för hårt för en bärgning o ingen levande fanns ombord fortsatte Sicilian sin resa, efter att telegrafiskt ha meddelat rederiet. Drivande vind för ?ng observerades livbåten i slutet av Oktober av Norska bärgningsångaren Lyra som var på resa till Reykjavik.

Den 16.11.1939 drev ett uppsvällt manlik iufört ett brittiskt livbälte iland vid Fröya på Norska kusten. Den döde identifierades genom en sparbanksbok , utställd av Skandinaviska Banken i Göteborg, såsom varande Vistulas 2:e styrman Nils Ragnar Svensson, 30 år, gift och med barn i Göteborg. Liket begravdes den 18.11 på Sörburöys kirkegard. De övriga 8 i BB-båten försvann för alltid.

WANJA 14.10.39

GRUNDSTÖTT VID ORKNEYÖARNA UNDER ENGELSKT PRISBEFÄL PÅ VÄG TILL KIRKWALL. LÄMNAD ÅT SITT ÖDE AV AMIRALITETET - VRAK.

Rappört

Avgick Boca Grande,Florida tis 19.9.39 via Louisburg,Nova Scotia destinerad till Landskrona med rumslast av 3817 ton råfosfat. Djupg F 19′9″- A 20′7″ 26 ombv. Bunkers vid avgång från sista hamn 570 ton kol/13 ton per dygn. Grundstött lör.14.10.39 kl23.25 vid Whitemill Point, å Sanday Island, Orkney.Vind 02 Beaufort, stjärnklar luft,tidvis något moln med regn. 2e styrmans vakt, utkik på backen Orsak: Strömsättning och att den prisofficer - Sub/Lt Stewart - som var ombord ej blivit underrättad om att North Ronaldsay fyr och andra fyrar voro släckta. - Fartyget kondemnerat.

Journalutdrag

Tis 19.9.39 12.35 avgått Boca Grande med 3817 ton fosfat i bulk för Landskrona.

Tis 26.9 kl 08 på lat N 40 38′- W 68 43′anropats av en engelsk kryssare som begärt uppgift om lasten, avgångshamn och destionationsort och som efter att ha fått veta detta försvann med full fart (Speeded away).

Fre 29.9 02.40 anlänt till Louisburg,Nova Scotia och bunkrat 129 ton kol. Avgått kl 13.

Lör 30.9 kl 23.45 passerat Cape Wrath på New Foundland

Tors 12.10 Middagsposition N 62 31′- W 12 21′. Kl 15.35 uppbringats av en Engelsk kryssare som satt ombörd 2 officerare och 6 man som prisbesättning med order att införa fartyget till Kirkwall för visitation. Lieutn Com Nicolson erhöll signalmeddelande från kryssaren att fartyget skulle gå till Kirkwall norr om Färöarna och att radiostationen ombord inte fick användas.Vid uppmätning i kortet av distansen till Kirkwall befanns att resan förlängts c:a 35′genom att fartyget beordrats gå N om Färöarna.

Lör 14.10 kl 06.15- 06.30 legat med stoppad maskin enligt order från en engelsk jagare Kl 09.20 sakta fart. Sub/Lt Stewart föreslagit att sakta ne eller stoppa farten för att under natten få vara i öppen sjö i stället fö utanför inloppet till Kirkwall. Kl 10.20 stoppat maskin och halat in loggen = 54,9′. Kl 12 Foula Island Nordliga udde i N 69°O = 32′
Kl 18 fortsatt resan för halva fart.
Kl 23.25 gått på grund med c:a 6 knop Pejlat tankar och rännstenar Ingen ökning märkbar Lodat runt fartyget.

Sön 15 10 Firat BB båt i sjön,bemannat den och rottiland med en av officerarna ur prismanskapet, som meddelade Coast Guard-personal att de skulle rapportera grundstötningen till marinmyndigheterna i Kirkwall. Wanja grundstött på Whitemill Point,Sanday Island.Officeren begärt att en bogserbåt

WANJA 14.10.39

fortast möjligt skulle sändas till fartyget.Vid högvatten på f.m gjort försök att ta fartyget av grundet.Varpankare utlades i olika riktningar akterut , men inget håll för ankaret erhölls någon gång.Vid 11-tiden kom ett flygplan som på låg höjd och i omedelbar närhet cirklat runt fartyget varefter det återvänt i riktning mot Kirkwall. Vind NO 3-4, klar luft. STB bogankare lagts ut på STB sida såsom varpankare.Med hjälp av 4ans lastbomsläpat ankaret så lngt akteröver som var möjligt.Vid inhivningen av kättingen befanns ankaret hålla när 30-famnarsshackeln var vid rundningen av STB bog . På e.m erhölls kontakt med ytterligare 2 man från Coast Guard vilka beordrades att än en gång underrätta Kirkwall att omedelbart sända en kraftig bogserbåt. Vid högvatten försökt ta fartyget loss med full back i maskin och samtidigt hivning med ankarspelet.Gått full fart fram med skiftning av roder.Försöket lyckades ej .Kl 24 fast på grund där fartyget hugger något.

Mån 16.10 Tidigt på morgonen ett flygplan cirklat runt fartyget på låg höjd för att sedan avlägsna sig i riktning mot North Ronaldsay. Ingen större förändring vid rundpejling av tankar och rännstenar . Kl 08 kom en engelsk minsvepare och ankrade upp i närheten varefter en av dess officererae kommit ombord för att efterhöra om de kunde vara till någon hjälp .Då han fick veta att fartyget legat på grund så länge och ingenting hörts från Kirkwall trots upprepade påstötningar, gick han omedelbart iland och satte sig i förbindelse med myndigheterna i Kirkwall,som sade sig inte ha fått något meddelande om att Wanja grundstött. Ett spaningsplan hade meddelat att ett finskt fartyg stod på grund på Sanday. Vid högvatten på middagen anlände en bogserbåt från Kirkwall och erhöll omedelbart en bogserkabel från Wanja varefter den började draga i olika riktningar akteröver. Samtidigt arbetade Wanjas maskin full back och hivades på ankarkättingen,men fartyget rärde sig inte Prismanskapet lämnat fartyget och gått ombord på bogserbåten.

Tis 17.10 På morgonen anlände en kraftig bogserbåt,utsänd av marinmyndigheterna i Kirkwall , och ankrade i närheten av fartyget.En av des officerare kom ombord och gjorde hos befh förfrågningar om när bogserhjälpen önskades . Vid högvatten på middagen togs en kraftig bogserwire från den större bogserbåten och den mindre bogserbåten fick en av Wanjas kraftiga trossar att dra i .Båda bogserbåtarna började genast dra i olika riktningar akteröver samtidigt som Wanjas maskin gick full back och full kraft släpptes på ankarspelet .Efter en stunds dragning sprang Wanjas tross sönder varför en annan tross utsattes dubbel. Efter c:a 1½ timmes arbete hade fartyget ej rört på sig och i fallande vattenstånd uppgavs försöket och bogsertrossarna inhalades.Den mindre bogserbåten gav sig

WANJA 14.10.39

omedelbart iväg medan den större ankrade upp i närheten för att invänta nästa högvatten. Under f.m vattenfylldes delvis akterpiken och tank 6 för att öka fartygets djupgående akter och därmed minska förskeppets djupgående. Vid rundpejling på kvällen märktes att vattnet ökat något i 1ans och 2ans tankar och i 2ans STB rännsten. Fartyget hugger ganska kraftigt i botten just före och efter ebb. Kl 24, då högvatten inföll, åter tagit bogserwire från bogserbåten som börjat dra i olika riktningar akteröver samtidigt som fartygets maskin arbetade för full kraft back och hivades på ankarspelet. Efter 1½ timmes arbete uppgavs försöket. Fartyget stod fortfarande kvar på samma ställe. Vädret under dygnet varit vackert med svag vind, något N sjö och lätt skyad luft. Barometern stadig = 760 mm.

Ons 18.10 Vid pejling tidigt på morgonen märktes att vattnet börjat inträng i BB rännstenar i rum 3 och 4. På e.m böjat göra klart för att lossa laste Riggat upp lastbommarna och gjort 4 st baskar av köttunnor, samt av lastrumslattor byggt 2 rännor att störta i - detta för att fosfaten ej skulle lägga sig under fartyget. Kl 12 var tillriggningen så pass färdig att det kunde börja arbetas med en winsch. Delat upp besättningen i 2 lag med 10 man i varje. Börjatlossa i rum I och fortsatt tillriggningen till kl 15 då det var färdigt för att köra även med den andra winschen. Kl 18 måste lossningen avbrytas på grund av mörkret. Enligt order från de Engelska myndigheterna får ej lyse användas på däck efter mörkerts inbrott. För dagen beräknat ha utlossat 80 ton. På e.m kom en tjänsteman från det Engelska tullväsendet ombord och införseglade en del sprit- och tobaksvaror samt ifyllde en rapport angående grundstötningen. Befh bad honom telefonera till Kirkwall och begära att antingen läktare för lossning av lasten eller pontoner för lyftning av fartyget utsädes fortast möjligt. Han ombads dessutom underrätta assuransens ombud, Wm Wilson & Co i New Castle o/Tyne. I akterlig dyning har fartyget börjat hugga kraftigare i botten. Svag vind, halvklar luft, barometer = 760mm

Tors 19.10 kl 05.30 fortsatt lossa ur lucka 1 och hållit på utan avbrott till kl 13 då flottagningsförsök ånyo gjordes med full back i maskin och olika roderlägen samt hivning på ankarspelet, men fartyget kom ej flott. En liten rörelse kunde dock förmärkas i sidled. Dessutom orsakade en svag dyning att fartyget hela tiden hävdes något. Fortsatt lossa 14.30- 17.30 då mörkret tvingat oss sluta. För dagen utlossat ca 220 ton = totalt 300 ton sedan igår. Svag vind, mot kvällen något ökande och vridande till NW. Klar f.m , senare mulnande och regn. Barometer = 762 mm. Läckaget i akterrummet förmärks mest då fartyget hugger i botten just innan och efter ebb. Det i tankar o rännstenar inläckande vattnet utlänsas efter hand.

Fre 20.10 Högvatten kl 02.50 Försök misslyckats att ta fartyget av grundet

WANJA 14.10.39

genom full back i maskin, med olika roderlägen och full kraft på ankarspelet. Kl 05.30 fortsatt lossningen i rum I, kl 09 skiftat över till lucka 3 och fortsatt där till mörkrets inbrott kl 18. För dagen utlossat 230 ton varav 70 ton i rum I och 160 ton i ~~luckan~~ rum 3. Totalt utlossat 530 ton. Befh på e.m iland och försökt telefonera till assuransens ombud och till Kirkwall, men på telefonstationen svarades att de inte fick släppa fram något telefonsamtal utom ön Sanday. Försett varje man av besättningen med gasmask och givit instruktioner i hur de skall användas. Svag N-vind, klar luft, barometern stadig = 761 mm. Något ökande dyning från N. Det i tankar o rännstenar inläckande vattnet utlänsas efterhand med pumparna.

Lör 21.10 kl 03.30 vid tiden för högvatten åter försökt att för egen kraft ta fartyget av grundet. Kört full back i maskinen och samtidigt hivat å ankarspelet men fartyget rörde sig inte. Kl 05.30 fortsatt lossning i rum 3 med 10 man. Kl 11 skiftat 5 man fram till lucka 2 och fortsatt lossninge i båda luckorna till kl 16. För dagen beräknas vara utlossat 205 ton, varav 155 ton ur 3ans rum och 50 ton ur 2ans rum. Total utlossad vikt = 735 ton. Vid högvatten kl 16.18 åter försökt att för egen maskin ta fartyget av grundet men försöket lyckades inte. Fartyget hugger våldsamt i botten på grund av att den N. dyningen går hög. NW frisk vind, mot kvällen mulnande och regn. Pumparna länsar tankar och rännstenar.

Sön 22.10 kl 05.30 fortsatt lossningen med 10 man i rum 2 och hållit på till kl 15 då nytt flottagningsförsök gjordes genom att gå full back med maskinen och samtidigt hiva på ankarspelet. Härunder tycktes fartyget lossna och gå c:a en meter akteröver. Vinden W jämn bris som på e.m ökade till hård och den N dyningen tilltog under e.m. Dyningen och vinden tillsammans gjorde att fartyget kastades med akterskeppet c:a 3 streck BB hän. STB ankare släppte hållet i bottnen varför det hivades hem och istället BB ankare utlades akteröver om BB, just akter om den hög som bildats av den ur 2ans rum lossade fosfaten. Det lyckades inte att få något håll för ankaret varför det åter hivades upp i klyset. På fallande vatten märktes hårda stötar i fartygets botten. För dagen beräknas vara utlossat 170 ton ur rum 2. Den totala utlossade vikten beräknas till 905 meterton. Ettan = 370 ton, tvåan = 220 ton, trean = 315 ton. Kl 19 sprang kylvattensröret till stora kondensorn mitt av varför stora maskin blev obrukbar.

Mån 23.10 Under natten ökande vind och dyning och fartyget kastades med akterskeppet mera BB hän samt började hugga mera i botten. I maskinrummet märktes hur durkplåtarna började bukta sig uppåt och hördes hur nitnaglarna sprang sönder. Skottet mellan maskin- och eldrummet buktade sig akteröver. Ballastpumpens sjöledning sprang sönder så att pumpen kom ur funktion och

WANJA 14.10.39

det blev omöjligt att vidare länsa ut det inträngande vattnet. Då fara var för handen att samtliga ångrör skulle springa sönder, avslutades eldningen under pannorna och fyrarna släcktes. Tidigt på morgonen hölls skeppsråd med samtliga befäl närbarande, varvid överenskoms att, eftersom ingen ånga kunde frambringas till winscharna och till uppvärmning av bostäderna, att ilandföra besättningen och föra den till Kirkwall. Anropat den engelska patrullbåten "Northern Chief" och erhållit hjälp med landsättningen samt fört besättningen ombord på patrullbåten och vidare till Kirkwall dit alla kom på kvällen.

Tors 26.10 16 man av besättningen hemsänts från Kirkwall på ms Bardaland och 7 man på ss Valencia.

Kirkwall 27.10.39
J. Lundh
Befh

Crew List

Befh Jarl Hubert Lundh, Victor Rydbergsgatan 14 Stockholm (19 7 38 Landskror
1e styrman Max Emil Lilienström, Hälsingborg
2e styrman Tor Olof Wilhelm Stenudd
3e styrman Torsten Lennart Gisselquist
1e maskinist Birger Ericsson, Ystad
2e maskinist Oscar Herman Fredrik Landberg
3e maskinist Bror David Järn
Steward Gunnar Hilmer Palm
Kock Gustav Georg Johansson
Mässuppassare Lars Olof Hammar
Timmerman Oskar Björk Sjöholm
Matros John Hilding Johansson
Matros Egon Julius Wilhelm Andersson, Gtbg
Lättmatros Martin Georg Jönsson
Lättmatros Emil Johan Strömsvåg
Jungman Karl Erik Valdemar Borg
Jungman Karl Axel Åkesson, Åhus
Jungman Olof Jonsson
Smörjare Karl Alfred Klingstedt
Smörjare Gunnar Frans Ernst Nilsson
Eldare Fredrik Verner Tronelius
Eldare Johan Harald Palmkvist
Eldare Erik Gustav Rask
Lämpare Birger Henning Ståhl
Lämpare Erik Henning Olsson
Maskinelev Allan Skoglund

WANJA 14.10.39

Maskindagboken

Tors 12.10 Matat in Lokenal.Rengjort evaporatorn. Kl 08.30 sprang en tub läck i STB pamnas STB tubsats, läckan var för stor så att pannan måste släckas av och trycket togs ned, tätades med patentstag. Kl 09 sprang en tub i BB pannas STB tubsats, tätades med patentstag. Full fart kl 13.15. Kl 14.30 uppbringade av en engelsk kryssare. Full fart igen kl 16.20.Gott väder, dyning.Arbetat med pannorna.Smörjare Nilsson sjuk,Reparerat maskintelegrafen.Lämpare Olsson åter i arbete.

Lör 14.10 Matat in Lokenal.Stopp kl 05.15- 05.35 och 10.25 till 18.05,varefter ½ fart till grundstötningen.Full back 23.24, stopp 23.25 Gott väde väder. Arbetat med nr 4 winschar. Rengjort evaporatorn.Något läckage syntes ej i maskin och pannrum eller akter i tunneln.

Sön 15.10 Full back 00.40, stopp 00.45.Värmt upp maskin klar till 09.30. Varierande farter back till 12.05.Väl i maskin.Ånga på däck till varpankare 09.30-13.30, 15 -17, 21.30 - 23.30.Värmt upp maskin,klar 21.30.Varierande manövrar fram och back,Väl kl 23.25. Mycket svårt att hålla vacuum på grund av en myckenhet tång vilken stoppar kylvattentilloppen.Gott väder. Kl 07.45 sprang en tub I bb-pannans centertubkista läck, tätades med patentstag. Pejlingar företagna.Något läckage har inte kunnat upptäckas.

Mån 16.10 Värmt maskin,klar kl 01.30.Full back 11.30, stopp & väl i maskin 12.05. Värmt maskin, klar till kl 22.00.Ingen körning. Väl i maskin kl 24.00. I nget läckage vid pejlingar i pann- och maskintankar samt rännstenar. Länsat från nr 2 tank BB samt rännsten BB akterrum. Ånga på däck kl 11- 15.30 samt 22- 24. Arbetat med packning av piston och slipboxar på winscharna.

Tis 17.10 Värmt maskin klar till kl 11 - Full back kl 11, FF 11.18 - FB & stopp kl 12 HB 12.03 FB 12.05 FF 12 07.FB 12.15.Stopp 12.55 Väl 13.20. Värmt upp maskin klar till 23.30.Länsat från Nr 1 & 2 tankar , länsat tank nr 2 BB.kl 19 Fyllt nr 6 och AP-tankarna. Vackert väder. Arbetat med målning och uppsnyggningsarbeten i maskin.

Ons 18.10 Sakta back kl 00.10. FB 00.17.Stopp och väl kl 01.25. Pejlingar företagna.Inget läckage i maskintamkar eller maskinrännstenar. Länsat från nr 1,2,5 & 6 tankar samt nr 2 STB och akterrum BB rännstenar. Vackert väder.Gjort kölrent i STB maskinrännsten. Maskinpersonalen arbetat med lossning av lasten.Ånga på däck för lossning kl 12 -18. Vakt i maskin för natten.

Tors 19.10 Värmt upp maskin och försökt komma av grundet.FB kl 13.30 Stopp & väl 14.15. Under manskinmanövern rusade cirkulationspumpen så hårt att pistonstången brast och kondensorn blev överhettad. En ny

WANJA 14.10.39

stång tillverkades och gängades fast i tvärstycket.
Buntlagret gått varmt i brist på kylvatten. Inget läckage i maskintankar och maskinrännstenar. Vackert väder. Länsat från nr 1,2STB och 2 BB tankar samt nr 2 STB och akterrum BB rännstenar. Ånga på däck för lossning 05.30-18. Maskinpersonalen i lossningsarbete. Vid lössdragningsförsöket brast ventilspindeln å ankerspelets pådrag. Ny spindel samt ok till denna tillverkades. Vakt i maskin för natten.

Fre 20-10 Värmt upp maskin, klar kl 0130. FB 01.50, FF 01.54, FB 01.55, stopp & väl 0215. Ballastpumpen gått sönder varvid hjälpkondensorn blev överhettad. Buntlagret gått varmt. Länsat som under gårdagen. Ånga på däck för lossning 05.30-18. Maskinpersonalen deltagit i lossningsarbetet. På grund av tång på utsidan som täpper för silen rusade ballastpumpen och brast i botten av cylindrarna på vattenändan. Reparerat med cementkista. 3 st ventiler och anslagsbultar försvann även, ersatts med nya. Vackert väder. Vakt i maskin för natten.

Lör 21.10. Värmt upp maskin, klar 02.30 FB 02.40 FF 03.15 FB 03.16, Stopp & väl 03.30. Buntlagret gått varmt i brist på kylvatten.
Värmt maskin klar 15.30 FB 16.05 FF 16.24 FB 16.25. Stopp & väl 16.45. Länsat från Nr 1 och 2:ans tankar samt No 2 STB och akterrum BB rännstenar. Något läckage i maskintankar och maksinrän nstenar syns ej. Gott väder. Maskipersonlaen deltagit i lossningen. Sett över stormlänsventilen. Skiftat olja till lysmaskinen.

Sön 22.10 Värmt maskin, klar till kl 14. FB 15.00, HB 15.03, SB 15.09, FB 15.15, HB 15.29, FB 15.40, HB 15.42, FB 15.50, AF 16.54, FB 16.55, Stopp & väl 18.10. Buntlagret återigen gått varmt, kylvattensintaget stoppat upp flerfaldiga gånger. Länsat från Nr 1, 2:orna, 5 och 6 samt från Nr 2 STB och akterrum BB rännstenar. Ånga på däck för lossning 05.30-15. Justerat buntlagerkam nr 3. Maskinpersonalen i arbete med lossningen. Efter väl i maskin kl 18.10 fartyget stöter hårt i botten under maskin- och eldrum. Tanktakoch skott buktar sig. Kl 19 sprang kylvattenstilloppsröre till stora kondensorn mitt av. Mättad ångtilloppsröret, till stora maskin, måste isärkopplas, risk för brytning. Brytning uppstått i fläktmaskin så att denna ej går att starta.

Mån 23.10 01.45 hördes en mycket skarp smäll i maskinrummet och omedelbart efter denna släppte länspumpen. Omöjligt att få den att suga från något håll sedan och vattnet stiger i maskinrummet och i tankar och rännstenar. Stängt av stora ångledningen på pannorna emedan risk är att rören bryts av. Märkbar brytning synes mellan pannorna och maskin samt mellan maskin och buntlagret. Buntlagret brustit av vid bädden under natten.

Slut maskinjournalen

WANJA 14.10.39

Telegram London till UD 27.10.39

Swedish consul Kirkwall informs steamer Wanja of Helsingborg which stranded near Kirkwall sunday now considered total loss stop crew 26 men being repatriated Sweden today by Swedish vessels Bardaland and Valencia Please inform tradebord = Sw Consulate general

Dito 28.10.39

Steamer Wanja vicekonsul Kirkwall informs master chief officer and chief engineer remaining Kirkwall investigatons stop 23 crew members left yesterday for Sweden = Sw Consulate general

---

Sjöförhör i Hälsingborg 17.11.39 kl 10

Sakkunniga: Sjökapten N Hammar & fartygsinspektör Victor Hansson.
Konsul Ludvig Juhlin för Sydsvenska Ömsesidiga Ångfartygsförsäkr AB.
Civilingeniör Bjarne Colbjörnsen för AB Förenade Superfosfatfabriker.
2e styrman inte kunna infinna sig enär han vore till sjöss.

Till protokollet antecknats följande för Torsdagen den 12.10.39: " 17 30 visited the Swedish ship Wanja in position 62°30'N, 11°50'W, ordered to Kirkwall".V E B Nicholson
Lieutn Comd.R.N

Denna anteckning gjorts i skeppsdagboken av Nicholson efter det han beordrat Wanja att gå till Kirkwalll och ta passagen norr om Färöarna Nicholson sedan omedelbart återvänt till kryssaren.

Sakkunniga ställt följande frågor:

1) Navigerades fartyget uteslutande av prisbefälet sedan detta kommit ombord?
2) Om vaktbefälet ombord i så fall iakttog navigeringen?
3) Fanns det möjlighet för vaktbefälet att bedöma navigeringen, eller rådgjorde prisbefälet med fartygets befäl?

Befh Lundh: Då resan fortsattes för ½ fart kl 18 lördagen den 14.10, hade befh, som då ätit middag i matsalen med sub.lieutn Stewart, givit 1e styrman order att hålla samma kurs som tidigare, S 17° O. Vid 1830-tiden hade befh och Stewart begivit sig upp i navigationshytten. Befh hade då föreslagit att denna kurs skulle bibehållas tills North Ronaldsay fyr kom i sikte, vilket de beräknat skulle ske vid 21-tiden. Stewart varit överens med befh härom och då de kommit upp på bryggan fick 1e styrman order i enlighet härmed. 1e styrman och den engelske UO varit vakthavande på bryggan till kl 20, då 2e styrman avlöste 1e styrman medan UO fortsatte sin vakt. Efter kl 20 hade Stewart varit uppe på bryggan en gång i kvarten och kontrollerat kursen. Befh själv mestadels uppehållit sig i sin hytt för att ~~rapporterna i radion~~

WANJA 14.10.39

avlyssna rapporterna i radion, men ibland varit ute på däck och sett att vädret var klart.Stewart hade tidigare på dagen under samtal med befh påstått att de engelska fyrarna voro tända . Då befh härtill genmält att han i N.Y hört uppgivas att de engelska fyrarna f.n inte voro att lita på, hade Stewart genmält att fyrarna utanför Kirkwalls inlopp i varje fall varit tända då han sist passerade dem och han hade inte mottagit något besked att ändring härutinnan skett. Vid 22-tiden hade Stewart och befh uppehållit sig i navigationshytten.Då N.Ronaldsay fyr ännu inte kunde sikta hade de förstått att den var släckt eller att i varje fall dess lyskraft minskats.Befh hade då föreslagit Stewart att för säkerhets skull ändra kurse ½ streck BB ,vilket Stewart varit med på. Befh beordrat 2e styrman om denna kursändring och sedan gått ner i sin hytt för att lyssna på radionyheterna och rapporterna.Befh sedan inte varit uppe mer på bryggan förrän efter grundstötningen,bortsett ifrån att han vid något tillfälle varit i navigationshytten.Efter radiorapporten kl 23 hade befh sett att det varit stjärnklart varefter han fullt påklädd lagt sig att vila på soffan i sin sovhytt med avsikt att vid 23.30-tiden gå upp på bryggan för att övervaka den sista distansen.Kl 23.25 märkte han ett skrapande ljud under fartyget och sprang genast upp på bryggan dit Stewart kommit strax innan.

På fråga om vem som fört befälet ombord sedan prismanskapet kommit ombord FÖRMÄLDE BEFH:
Nicholson hade inte givit någon annan order innan han återvände till kryssaren än att Wanja skulle gå in till Kirkwall norr om Färöarna och samtidigt meddelat att prismanskapet hade sin egen proviant med sig. Nicholson inte givit någon order om vem som skulle föra befälet. Enligt befh uppfattning hade prismanskapet satts ombord i Wanja för att kontrollera att fartyget fördes till Kirkwall.Samtliga åtgärder hade företagist av befh i samråd med Stewart, och det var befh uppfattning att om de varit av olika uppfattning så hade han i sin ordergivning varit tvungen att rätta sig efter Stewart. Befh hade inte före grundstötningen resonerat med Stewart om vem som hade ansvaret för navigeringen Först efter grundstötningen hade befh fört frågan på tal, men Stewart hade då inte velat yttra sig i saken.

På av Juhlin föranledd fråga uppgav befh: Redan kl 04 lördag morgon den 14.10 hade Stewart föreslagit 1e styrman att sakta ner eller stoppa farten för att under natten hålla fartyget i öppen sjö,varvid 1e styrman hänvisat honom till befh . Vid 08-tiden hade Stewart upprepat sitt förslag till befh. som efterkommit hans begäran. Befh var övertygad om att ,därest han protesterat mot förslaget, Stewart skulle ha givit order att handla i enlighet med hans önskningar.

Befh på sakkunnigas frågor upplyst om att positionen 14.10 fastställt geno

WANDA 14.10.39

pejling och latitudbestämning. Patentlod funnits ombord, men befh.ansett att lodning varit överfödig trots att North Ronaldsay fyr inte siktats inom beräknad tid. -Åtgärder att lossa och störta lasten överbord inte vidtagits tidigare än som skett därför attbefh beräknat erhålla omedelbar hjälp från Kirkwalll att ta fartyget flott. Befh oå den engelska minsveparen hade upplyst honom om att ett fartyg någon vecka tidaigare grundstött på ungefär samma plats och att det med lätthet dragits flott. Beslutet att störta lasten hade fattats i samförstånd med 1e styrman coh Chiefen, Bogserarhjälp hade tillkallats av Stewart. Från grundstötningsplatsen var fyrar synliga under dagtid och de var båda släckta nattetid.

1e styrman Lilienström: Vakt på bryggan till kl 20 den 14.10. Då resan fortsattes kl 18 hade han varit nere i matsalen och fått order av befh att hålla samma kurs som före prejningen, S 17° O. Minns inte om befh eller Stewart varit upp på bryggan under hans vakt Lämnat över till 2e styrman kl 20. Denman av prismanskapet som benämndes midshipman hade ätit i samma mäss som 1e styrman och vid samtal med 1e styrman uppgivit att fyrarna var tända då de gav sig av på patrulltjänst varför han antog att de fortfarande hölls tända. Då 1e styrman kl 04 den 14.10 övertagit vakten var Stewart i navigationshytten och föreslog då att 1e styrman skulle sakta ner eller stoppa fartten för att hålla fartyget i öppen sjö under natten. 1e styrman sagt att han inte ville företa denna åtgärd utan befh order och Stewart hade låtit sig nöja med det svaret. 1e styrman haft den uppfattningen att haninte ägt taorder av någon annan än befh.

Chiefen Ericsson: Inte erhållit några order av någon av prisbefälet. Dethade endast varit att fortsätta som förut.

Matros Egon Andersson: Till rors kl 21-22 den 14.10 samt från kl 23 till grundstötningen. Under hela denna tid hade 2e styrman och en av prisbefälet, troligen underofficeren, uppehållit sig på bryggan. Stewart hade kommit upp då och då för någon kortare stund. Befh varit uppe en gång, nämligen mellan kl 21 och 22, då han givit order om att ändra kursen ½ streck BB. Strax före kl 22 hade ett ljus siktats på STB sida, varvid UO tillkallat Stewart. Dessa båda hade tillsammans pejlat ljuset men till vilket resultat de kommit visste inte Andersson.

Jungman Åkesson: Utkik på backen kl 21-22 och från kl 23 fram till grundstötningen 14.10. Han hade inte haft order att hålla utkik efter någon särskild fyr. Kl 23 hade han varskott 2e styrman om ett ljus om STB. Ett par minuter före grundstötningen sett något mörkt på STB sida men trott att det varit molnen som speglat sig i vattnet varför han inte rapporterat sin iakttagelse till 2e styrman.

xxx xxxx xxxx

WANJA 14.10.39

KK memorial 8.12.39

Orsak: I den mån den kan med ledning av sjörförklaringens innehåll bedömas att det ej ägnats tillräcklig uppmärksamhet åt tidvattnets kurs & fart och att lodet inte kom till användning.De släckta fyrarna försvårade givetvis navigeringen och därför borde befh ha insett det nödvändiga i att loda ofta och att noggrant studera tidvattnets inverkan på fartygets kurs.

Ex officio
Erik O Bergström

Sjöåklagaren i bläck noterat på memorialet:" Hemställer att förklaring infordras från Befh
Sthlm 29.4.40

Ärendet preskriberat 1942

RED AB Transmarin upplyste 11.5.40 KK att kapten Lundh f n tjänstgör på ss Gunda som ligger i Västafrika och att det nuvrarande postgång troliger kommer att ta lång tid att kunna komma i förbindelse med fartyget. -
Detta brev är påskrivet i bläck:" Sedan straff för ev förseelse numera är preskriberat hemställes att ärendet ej må föranleda vidare åtgärd
Sthlm 15.4.42 Berglund."

((ss Gunda övertogs 23.7.40 av kapten Harald Elfversson och krigsförliste den 19.6.41))

UD Handelssekt H-1337

Inget skäl föreligger för skadeståndskrav

SKN i brev 3.1.40 till 1e sekreterare Nils Ståhle,UD

ss Wanja

I rubr ärende får SKN meddela att Nämnden icke anser skäl föreligga för upptagande av några ersättningsanspråk gentemot de Brittiska myndigheterna. Befälet ombord å fartyget synes icke ha övertagits av det engelska prismanskapet och vid dylikt förhållande anser Nämnden icke skäl föreligga att fram ställa några ersättningsanspråk p g av fartygets förolyckande.

SKNEIII 160

Extract from captain Lundhs report to the Swedish consul,Kirkwall,Oct 27th -39

Tors 12.10 15.35 received signals from British cruiser to stop and not use wireless station and that a boat should board the ship.Boarding officer Lt comdr Nicholson , examined ships papers and put 2 officers, one petty officer and five men onboard and ordered ship to proceed to Kirkwall for examination. Before leaving the ship , Lt comdr Nicholson

WANJA n 14.10.39

got signals from the cruiser that Wanja should go north of Faroe Islands thus making the voyage 35' longer and doubtful to arrive at Kirkwall before darkness saturday evening.

Lör 14.10 Proposed by Sub Lt Stewart to slow down speed or stop engine because ship was not able to reach Kirkwall before darkness and that it would be much safer to stay in open sea during night than outside Kirkwall. On account of this statement I at 09.20 gave orders to slow engine down and at 10.20 I stopped the engine and drifted. At noon took altitude of sun and a bearing of Foula Island Position N 59°51' - 0 2° 56'. Wind ONO4, decreasing to 2 Beaufort. 18.00 proceeded on the voyage at ½ speed with course close to North Ronaldsay because tide was setting ship to the east. 22.00 altered course ½ point to port. 23.25 ordered full speed astern on engine and immediately ship stranded. Sounded ship. Not leaking. Sounded around ship 4' at the stem, 14' aft and 5- 7' amidships. Got in touch with the Coast Guard who informed me the ship was stranded on White Mill Point on Sanday Island.

Sön 15.10 I asked the Coast Guard man to report at once to Kirkwall and order a tug to be sent as soon as possible. Dropped the kedge anchor in different positions aft to hold ship in position but got no hold for teh anchor. Shifted the STB bower anchor to outside no 4 hatch and by heaving on the chain got a good hold with the anchor abreast of No 3 hatch. At low tide told 2 Coast Guard men to report once more to Kirkwall and to send a tug Tried to get off at high water sunday night by heaving the anchor and giving full astern with engine, but failed.

Mån 16.10 British patrol boat anchored near Wanja and sent an officer onboard. When told the position the officer landed on the beach to report to Kirkwall. The officer returned onboard at noon and at the same time a small tug, "Charing Cross", arrived from Kirkwall. The tug tried at high water to pull the ship off, helped by ships engines, and by heaving the anchor, but failed.

Tis 17.10 08.30 a large Naval tug arrived and both tugs made an attempt at H.W to get the ship off but failed. The tide had fallen so that the depth at H.W was about 1½' lower than when the ship stranded. The small tug left in the afternoon. The large tug tried again at H.W midnight to pull the ship off. after ship had been trimmed a bit at the stern by filling the afterpeak, but was not successful.

Ons 18.10 Small leaks in tanks No 1 & 2 and No2 STB and No 3 & 4 port bilges. 12.00 started discharging cargo. 13.00 tried to get afloat without success. Small movement shown and ship moving up and down in slight swell.

Forts

WANJA 14.10.39

Fre 20.10 Proceeded discharging cargo.Master went ashore to get in touch with the Naval authorities in Kirkwall but could not get connected by telephone.Sent a wire to "Help", Newcastle-upon-Tyne ,advising stranding ((Help = Wm Wilson)).Slight increasing swell from the north.

Lör 21.10 Proceeded discharging.16.00 made attempt to refloat ship but without success.

Sön 22.10 Proceeded discharging to 15.00 when a heavy swell and strong W.wind threw ship stern to port and against the rocks.The hold of the STB anchor loosened and the anchor was coming home all the time when heaving.Ship started leaking more.Main injection valve broken and all pipes for steam to engines and winches expected to be broken any time.

Mån 23.10 Hard increasing W.wind and swell from the north.Ship labouring on the rocks all the time,causing increasing leaks and rivets in the bottom to break. Considered it dangerous for engine staff to remain in the stokehold in case of bursting the steam pipes I ordered them to stop firing the boilers. - Without aid of steam considered nothing further could be done by the crew remaining onboard, and alsom looking to the position of tbe bad weather , I reported position to a patrol boat and asked him to give help to land the crew. Crew was taken onboard the patrol boat "Northern Chief" and left Sanday early tuesday morning 24/10 and proceeded on patrol and then landed at Kirkwall in the evening.

Tors 26.10 Sent 16 of the crew to Sweden with Swedish ship Bardaland and 7 men on Swedish ss Valencia.

Kirkwall 27.10.39
Lundh
Master of ss Wanja

Brev till SKN från Wm Wilson & Co,Newcastle 3.11.39

Dear sirs,

We beg to report that on the 20th ulto, we received the following telegram from the master of ss Wanja:" Swedish ss Wanja stranded small leaks stop Ask Naval authorities for details Kirkwall =Lundh"

Our surveyor immedietely proceeded to Kirkwall and arrived there at noon monday 23d ulto.- Sanday Island is an island about 30 miles from Kirkwall and there was then no means of getting to the ship. He was informed by the Naval authorities ,that at the master request a trawler hade been sent to take off the master & the crew and they arrived at Kirkwall the next night The master explained that teh vessel had run aground 2 hours after high water on the top of the spring tide.She had grounded on the rocks forward, but the stern was in deep water.Attempts hade been made to refloat with tug assistance but as the tides has taken off, they were unsuccessful. In order to lighten

WANJA 14.10.39

the ship he had jettisoned about 920 tons of cargo. The weather had kept remarkably fine all the time they had been aground, but unfortunately on the morning of Oct 23d it changed and the wind and sea got up, which caused the vessel to bump heavily on the rocks and she swung broadside on to the rocks. The main engine & Boilers had been set up and and the pipe connections bent or broken. As it was impossible to keep steam on the boilers, he decided that they could do nothing more and had therefore made a request to be taken off the ship. - It was impossible to get off to the vessel until the 31st ulto, when the weather moderated. From forward to about the engine room she was lying on the rocks and it was apparent she had sustained very extensive damage. There was about 7' of water in the forepeak and No 1 & 2 holds and it was level with the water outside. The after hold is leaking but as the sounding pipe had broken it could not be sounded. The engines & boilers had been set up about 5". The thrustshaft appeared to be bent and the thrust block is broken. The pipe connections are all bent & broken. The screen bulkhead between the engine room and the boiler room is badly buckled. The shell plates on port side aft of amidships are bulged outwards from below the waterline to about the 2d strake below shear for 8 frame space. The steamer is in a very exposed position and we understand that at this time of the year the weather conditions are such that it would only be possible ~~to save~~ on odd days for a creft to get alongside. We endeavoured to get salvage firms interested, but none of them would have anything to do with the job. We have advertised the ship & cargo for sale and will report later what offers we get. We enclose extract from the Wanjas log book and also copy of teh report the master sent to tye Swedish consul at Kirkwall, dated the 27th ulto.

Yours faithfully
Wm Wilson. & Co

16.11.39 rapporterade Wilson till SKN att

"We beg to report that so far we have not received any offers for the ship & cargo"

20.11.39 Wilson ~~från~~ SKN

Dear sirs, The owners inform us that the captain has engaged a watchman to look after the wreck. When now the ship has been condemned and abandoned to us, we hope that you make neccessary arrangements if you consider neccessary to keep the watchman or not. Is there any chance of getting a buyer to ship & cargo.

Yours truly SKN

Wilson till SKN, Newcastle 25.11.39

Dear sirs, We are in receipt of your favour of the 20th inst.- We were not aware thatthe captain had angaged a watchman to look after the wreck and

SKNEIII 160

WANJA 14.10.39

do not considerthis necassary.The only dwelling near the wreck is a farm about ½ a mile away and the farmer also acts as a coast guard.The master asked this man to keep an eye on the wreck and see taht noone got onboard to steal anything, but if this is all that took place, we do not consider it amounted to an engagement. We are however making further enquiries At the present time we do not think that it is possibel to geta buyer for ship & cargo If hwever,she lasts out the winter, we think then we eill get a buyer.

Yours faithfully

Wm Wilson & Co

UDHP 80c 3509 Wanja kaskoassurerad för 1000000 Kr (En miljon kr)

VRAKET SÅLT VÅREN 1940 för 310 pund

Telegram

Wilson till SKN 24.10.39

Wanja ashore in exposed position understand vessel sustained serious damage and crew asking to abandon vessel = Wm Wilson

" Wanja crew abandoned vessel expected arrive Kirkwall today = Wilson"

Wilson till SKN 26.10.39

Wanja lying broadside on to rocks in exposed position north end of Sanday Engine room flodded and engines lifted all double bottom tanks leaking and water leaking into holds owing gale unable board vessel and nothing can be done until weather moderates Crew now Kirkwall = Wm Wilson

Dito 27.10.39

Wanja Weather still bad unable get aboard ship stop cannot get any british salvage firm interested Do you think a Swedish salvage company would be prepared to undertake work if after examination on steamer we consider salvage possible = Wilson

Dito 7.3.40 Wanja have received offer of 200 pounds for wreck as she now lies Please telegraph wether we should accept = Wilson

SKN till Wilson 8.3.40:

Wanja is offer subject immediate acceptance stop wish to confer owner at present absent stop does price include cargo = SKN

Wilson till SKN 9.3.40

Wanja offer includes cargo and buyers pressing for immediate acceptance stop We are not in any hurry as consider price of scrap still rising and may get better offer by waiting = Wilson

Dito 20.8.40

Wanja received 310 pounds for ship and cargo after deducting our fees and expemces leave balance 131 pounds due you which telegraphically remitted = Wilson

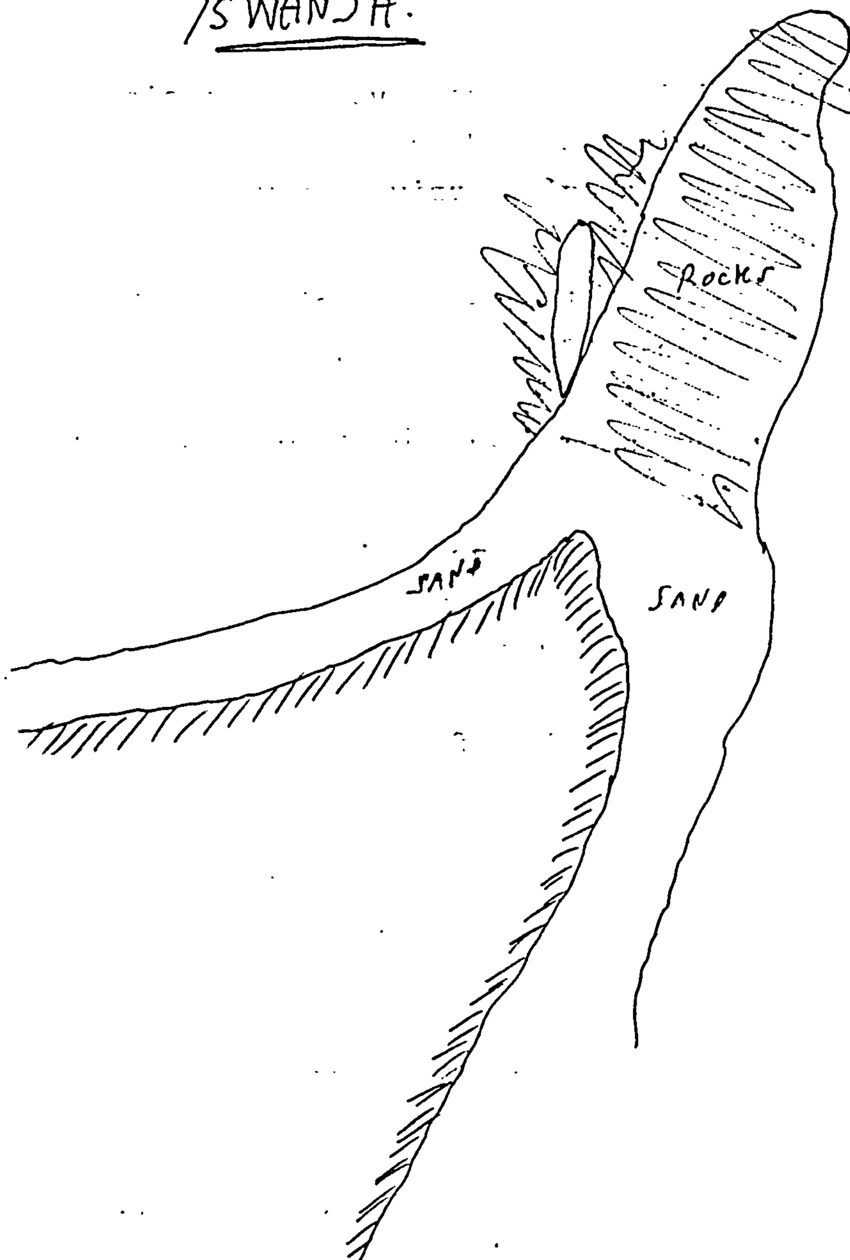
End

WANJA 14.10.39

Transmarin, Hälsingborg 16.11.39 till SKN

Rapporterat att : " Befh å Wanja, kapten J H Lundh, som nu hemkommit, meddelar oss att han anmodat en kustvakt i Kirkwall att övervaka vraket av Wanja, varom befh underrättat Mr Wilson Kostnaderna för sagda vaktman efter det ångaren blivit kondemnerad, är för assuradörernas räkning."
(Se sid 14-15 om denna vaktman)

SKN. 13.11.39



WANJA 14.10.39

Assurans

Sjöförsäkrings AB Öresund i Malmö skrev 21.11.39 till SKN att :
Red AB Transmarin har tillställt oss räkningar å sammanlagt kr 6367:87 utgörande av rederiet utbetald ersättning till besättningen för effekter förlorade vid Wanjas förlisning. Vi anhålla om Nämndens meddelande huruvida effektförlusten kananses ersättningsgill under kaskoförsäkringen.
SKN svarar 22.11.39 att effektförlusten icke är ersättningsgill under kaskoförsäkringspolisen.
SKN till Öresund 2.12.39: Hinder möter icke från vår sida för Eder att utbetala totalförlustersättning under krigsförsäkringspoliserna å kasko och kaskointresse 14 dagar efter det vederbörliga handlingar överlämnats till Eder,
Öresund till SKN 7.3.40 beträffande anbudet på vraket å 200 pund att:
"Direktör Redig tyvärr är bortrest, men för vår del äro vi emellertid i likhet med direktör Rogberg benägna atthellre taga detta anbud än icke få någonting alls "
9.2.42 utkvitterade Öresund från SKN ett proveny på 2207:35 utgörande av Wilson remitterat belopp för vrak och last efter avdrag för Wilsons omksotnader.

(= Övriga transaktioner Svensk Krigsföräskringspool)

Egna noteringar

Prejad efter 9 dygns hårt väder

Wanja hade de närmaste 9 dygnen före prejningen tors 12.10 kämpat mot hårt väder som då äntligen bedarrat i höjd med Orkneyöarna. Prismansskapet var beväpnat och vakt upposterades vid radiohytten som förseglades. Sjökort för den fortsatta navigeringen tillhandahölls av prisbefälet och allt talar för attbefh lät prisbefälet ta ansvaret för att fartyget kom in till Kirkwall, även om han sedan efter grundstötningen underrättade besättningen att det var han som hade befälet ombord och inte engelsmännen - Då Wanja övergavs den 23.10 halades arbetsbåten i en lina i den grova sjön tills alla räddats. 7 man kom till Göteborg med ss Valencia söndag 29.10 och inkvarterades på Sjömanshemmet. 17 man kom till Oslo på morgonen samma dag med ms Bardaland och avreste på kvällen med tåg till Göteborg. Befh kom hem först den 15.11. Wanja var den första totalförlisning som drabbat Hälsingborgsflottan på 7 år. Under samma omständigheter som vid Wanjas förlisning blev red AB Luleå-Ofotens i Stockholm ss Kiruna på 4675 brton (B -13) vrak den 12.8.15 då hon med engelskt prisbefäl på bryggan var på väg in till Kirkwall men gick på grund vid Great Skerry. De 36 ombv övergav fartyget sedan hon vid flottagningsförsök av 2 bogserbåtar svängdes runt av strömmen och drev på igen. Kiruna fick 60 slagsida och vattenfylldes, sjönk senare helt.

WANJA 14.10 39

Mim av Tönsberg grundstött och vrak 2.11.39

Natten till torsdag den 2.11.39 grundstötte ms Mim av Tönsberg på 4996 brton (Byggd 1938) i samma vatten som Wanja då hon var på väg in till Kirkwall med engelskt prismanskap ombord för undersökning. Mim var på resa Freemantle-Bergen med full last av 8000 ton spannmål och bröts ner i hårt väder. Besättningen infördes till Kirkwall. I anledning av förlisningen meddelades i en officiell kommunike från London:" Det är fullkomligt klart att Mim vid grundstötningen navigerades av sin befh. Alla officerare ha instruktion att tillfråga befh huruvida han vill föra fartyget i till kontrollhamnen, och endast ombefh avslår detta, faller ansvaret för fartygets fortsatta navigering på den Brittiska flottan."
Till detta skrevs i svensk press:" Gängse uppfattning är nog annars att i och med att Brittiska flottan uppbringar ettfartyg och tvingar det att mot sin vilja - eller i varje fall icke i överensstämmelse med befh :s eller rederiets fria vilja - avvika från sin kurs för att uppsöka en kontrollhamn, så övertar Brittiska flottan automatiskt ansvaret för fartyget."

Historik

Lastångare på 2668 brton byggd 1919 vid Fredrikstads MekVerksted i Fredrikstad, Norge av stål.(Ex Esther Elina, Aldebaran) L 94,2 B 14,4 Tillhörig red AB TRansmarin (Sven Redig) i Hälsingborg som i maj 1926 inköpt Esther Elina från A/S Forenede Rederier i Oslo.-Wanja var systerfartyg till ss Etna som torpederades den 14.12.42 och vid sin leverans hette Arcturus, medan Wanja sjösattes som Aldebaran, båda byggda för Erik Brodins red AB i Torö (senare Sthlm). Aldebaran levererades den 18.9.19 och gjorde 10½ knop med sitt turboelektriska maskineri på provturen. Den 25.9.19 avgick hon på sin jungfruresa till USA men fick maskinhaveri och måste bogseras i hamn. Maskineriet krånglade sedan oavlåtligt tills det 1925 utbyttes mot en konventionell ångmaskin på 890 ihkr. Fartyget var a 3-island typ med 4 stora luckor och hinderfria däck eftersom riggen bestod av 4 par bompålar, varav de på back och poop med dubbelmastspiror. 4475 dw - Under sjöfartskrisen i början av 20-talet sattes Aldebaran och Arcturus 1922 under norsk flagg, redade av Görrissen & Co i Oslo och fortsatte att gå i USA-fart. I maj 1926 blev Aldebaran Wanja och Arcturus Etna, inköpta av kosnul Bernhard Ingelsson för Transmarins räkning. Wanja & Etna gick sedan med massalaster till USA och tog fosfat i returlast till Lansdkrona.

Wanjas ombyggnad vid Lindholmen sept 1925- april 1926 omfattade maskineriet som ubbyttes mot en Lentz ångmaskin på 890 ihkr. Även Neva undergick samma maskinutbyte. I febr 1932 räddade Wanja vid Svensk Björn 4 man från sjunkande tyska skonaren Clare Elise. I febr 1933 drew Wanja 6 dygn på Atlanten i storm

WANJA 14.10.39

med roderskada då hon var på resa Bocca Grande-Malmö med råfosfat. Hon Undsattes den 24.2 av högsjöbogseraren "Zwarte Zee" och bogserades in till Castletown, Irland och sedan vidare till Malmö. Det var hjärtstocken som vid middagstid den 18.2.33 bräcktes mitt av i NO storm på lat N 51-W 33.

GUSTAF ADOLF 20.10.39

PÅ RESA TILL ENGLAND SÄNKTS MED ARTILLERIELD AV TYSK UBÅT 40 SJÖMIL NO SHETLANDSÖARNA. UBÅTEN BOGSERAT LIVBÅTARNA ETT PAR TIMMAR OCH STOPPAT NORSKT FARTYG SOM TOG UPP BESÄTTNINGEN .

KK Vol. 67

GUSTAF ADOLF 20.10.1939

Rapport:

Avgick Göteborg 17.10.39 dest. till Bristol. Rumslast av 711 ton torr kemisk massa samt 300 ton papper. 19ombv. Djupg. F.12'9"- A. 14'11"
Sänkt genom beskjutning med kanoner av ubåt den 20.10 kl.07 40'OtN Shetlandsöarnas norra udde. Moderat WNW vind o sjö. Klart. God sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på övre bryggan.

Utdrag ur skeppsdagboken:

Avgick Göteborg tisdag 17.10.1939 kl.06.40. Inget anmärkningsvärt inträffat till fredag 20.10 kl.06.15 då fartyget prejades av en ubåt som med morselampa gav order att stoppa. Därfeter beordrades befh att överlämna skeppspappren till ubåten. Befh jämte 4 man gingo i BB båt o rodde över till ubåten som visade sig vara av Tysk nationalitet. Sedan ubåtsbefälet granskat oappren gavs order att Gustaf Adolf skulle sänkas inom 10 minuter. Gustaf Adolfs befh begärde att få återvända till Sverige för utlossning av lasten, vilken begäran på det bestämdas avslogs av ubåtens befh. Däremot förlängdes respittiden till 20 minute sedan kapten Stolpe påpekat det omöjliga i att hinna från fartyget på 10 minuter. Strax efter kl. 07 övergavs fartyget o några minuter därefter började ubåten beskjta G.A. Efter 12-15 kanonskott , vilka huvud sakligen togo midskepps i vattenlinjen, började G.A. sjunka. Sedan sänkningen var verkställd kom ubåten upp till livbåtarna, och erbjöd dem bogsering som med tacksamhet mottogs. Ubåten med livbåtarna på släp satte kurs på Shetlandsöarna. Den höga farten o sjöhävningen förorsakade att bogseländarna sprungo utav tre gånger. Ubåten lånade till sist livbåtarna trossar o därefter kunde bogseringen försiggå utan att ngt inträffade till kl.09.30 då ett fartyg dök upp. Ubåten prejade detta med 2 skott, o fartyget stoppade därvid omedelbart. Livbåtarna lämnades nu av ubåten och kl.10.40 upptogos båda båtarna av det prejad fartyget, ss Biscaya av Oslo, som fortsatte sin resa o anlände till Moss i Norge söndag 22.10 kl. 13. R^san fortsattes med buss till Gtbg dit samtliga ombord i ss Gustaf Adolf anlände måndag 23.10 kl.01.

Göteborg den 23.10 1939
Hugo Stolpe
Befh.

Sjöförklaring i Göteborg den 26.10.1939

Befh åtföljd av advokat Axel Vinge som biträde. Från rederiet ryttmästare G.A.Bratt.
"I övrigt lät icke någon, som saken kunde angå, sig avhöra."
Fartyget krigsriskassurerat i SKN.
Skepps- och maskindagböckerna räddade.
De sakkunniga, Reinhold Bråkenhielm och Magnus Lundberg, hade ingen ur sjöteknisk synpunkt påkallad fråga tt framställa.

Befh.Stolpe: Låg påklädd i sin hytt å övre bryggan vid prejningen om vilken Ie styrman u-rättat honom. Trots Stolpes protester behöll ubåtsbefh fartygets registercertifikat,mätbrev, lastmanifestet och konossementen. Endast en ringa del av besättningens tillhörigheter kunde medtagas. Stolpe företedde en med hans namn och namnet W.Rollman undertecknad, å engelska språket avfattad handling, innefattande att ss G.A. sänkts den 20.10 39 enär fartygets last bestått av krigsmaterial (cellulosa och sulfitträmassa) till myckenhet av mer än 3/4-delar av hela lasten. Innan ubåten slutfört sin bogsering av livbåtarna hade ubåtsbefh W.Rollman i 2 ex framlagt ovannämnda handling för Stolpe. Båda ex. hade undertecknats av Rollman och Stolpe, vilka behållit varsitt ex.

Ie Styrman Wikström: Sjökaptensexamen, 13 år till sjöss. Fört skeppsdagboken. Vitsordat befh rapport.

2e Maskinist Andersson: Vakthavande i maskin. Fått ordern att stoppa c:a kl. 06.15. Kvarstannat i maskin tills order gavs att gå i livbåtarna.

Båtsman Olofsson: Stod tillrors vid prejningen. Varit med i livbåten som rott befh över till ubåten.

Matros Persson: Utkik på övre bryggan. Tagit över rodret när båtsman beordrats till kaptens båt.

Lättmatros Lundberg: Vid prejningen hållit på att avlösa matros Persson som utkik på bryggan. Uppehållit sig på bryggan t. order givits att gå i båtarna.

KK Memorial 11.11.1939

Orsak till sänkningen: att farryget var på väg med krigskontrabandförklarad last till England.

Ex officio
Bergström

GUSTAF ADOLF 20.10.39

CREW LIST

Befh Carl Hugo Stolpe, Geijersgatan 7A,Göteborg, f-1901
Ie styrman Karl Olof Wikström, f. 1908
2e styrman David Johannes Hagstedt, 1891
Övermaskinist Axel Ferdinand Nilsson, 1890
2:e maskinist Gustav Alvar Andersson, 1905 : 8 dagar ombord.
Steward Carl Gunnar Billman, 1912
Kock Gösta Brynolf Karlsson, 1916
Båtsman Oscar Julius Olofsson, 1899 3 år ombord
Matros Kurt Ingvar Svärd, 1911
Lättmatros Georg Leroy Eliasson, 1917
Lättmatros Bertil Wilhelm Sundberg, 1920 6 dagar ombord
Matros Karl Erik Larsson, 1916
Matros Arvid Lennart Persson, 1913 6 veckor ombord
Donkeyman John Algot Hallén, 1912
Eldare Axel Emil Larsson, 1884
Eldare Albert Henry Oswald Håkansson, 1917
Eldare Gustaf Ragnar Andersson, 1909
Maskinekev Gustav Harry Luthman, 1920
Mässuppassare Bengt Gösta Johan Wiberg, 1915

Telegram

Ankom Stockholm- Skeppsbron 20.10.39 från Köpenhamn, avsänt kl.22.18 den 20.20 av Handelsministeriet, Ove Nielsen, till kommerseraådet Landberg, KK, Sthlm.

" Dansk damper rapporterer: colon forskelligt vraggods papirruller 2 redningsflaader, en mindre vandfyldt baad, 2 redningskranse pamalet navnet Gustaf Adolf, Göteborg, passeret fredag klokken 15.45 GMT paa 61 grader 11 minuter nord, 00 grader 26 minuter Öst. Ingen skibsbrodne i närheden = Handelsministeriet/Nielsen.

UD HP 80c Vol.3511

UD 26.1.40 av Norska legationen i Sthlm informerats om att ett korklivbälte,klätt med segelduk o påmålat namnet Gustaf Adolf för 3 veckor sedan hittats ilandflutet vid Asver i Helgeland, liksom " en pute av störrelse 50 x 150 cm,trukket med skinn i blå farve og med stropper på alle sider. Gjenstandene må antas ha tilhört svenske

UD HP 80c
Vol. 3511

dampskib Gustaf Adolf." ÅngfartygsAB Adolf i brev 12.2.40 tackat UD för upplysningen. På brevet i blyerts noterats ;" Ärendet torde vara slut."

P.M.

"Kapten Ramel hos CM meddelat i telefon att ångf. Gustaf Adolf,926 brt, tillhörande G.A.Bratt i Gtbg, vilket var på väg till England med last av massa och styckegods, sänkts utanför Shetlandsöarna, lat.N 61° 11'- Long.O. 0°26'. Telegrafisk underrättelse härom har sänts till rederiet i Gtbg från kaptenen på fartyget, vilken tillsammans med besättningen räddats och befann sig ombord å Norska ss Biscaya på väg till Moss. Någon tidpunkt för sänkningen hade ej meddelats , men torde denna ha inträffat under gårdagen. Vidare saknade man uppgifter rörande vem som företagit sänkningen. eller hur denna tillgått. Ramel tillade att det var bekant att fartyget före avfärden från Gtbg legat mellan två Tyska fartyg. Ramel sökte få upplysningar om vilka tyska fartyg det rörde sig om.

Stockholm 21.10.1939

Urklipp DN 23.10.1939

Gustaf Adolfs besättning anlände söndag middag till Moss ombord på Fernlay & Egers ss Biscaya. På grund av tät tjocka kom Biscaya inte in t. Moss förrän c:a kl.13. Utom de 19 räddade medförde Biscaya 5 passagerare vilka bevittnat den dramatiska sänkningen. En första sjöförklaring hölls hos Svenska konsuln J.F.Gerner omedelbart efter ankomsten, sedan middag på Moss hotell och kl.17 avgick buss till Gtbg, dit man anlände vid midnatt. Befh Hugo Stolpe är en lugn, ung och älskvärd befh och präktig Svensk sjömanstyp, Bohuslänning. Alla hade tvingats lämna allt de ägde ombord. "Synd att det blåste upp en ordentlig storm, annars hade vi klarat oss iland," säger Stolpe, " Vi lämnade Gtbg på tisdagen och höll inom Svenskt o Norskt vatten. Mitt för Norska Vestlandet vände vi ut till havs med kurs på Shetland. Kl.15 på torsdag hade vi hunnit strax öster om öarna, men kunde p.g. av det hårda vädret inte närma oss land utan låg och vakade till frammot morgonsidan, då det lugnade på. Vi var då 40 sjömil från land. Plötsligt fick vi syn på en ubåt som signalerade till oss att stoppa. Vi fick order att komma över med pappren. Kl. var 06.15 o ubåten var Tysk. Tillsammans med 4 man roddes jag över till ubåten, vars befh

UD. HP80c, vol. 3511.

GUSTAF ADOLF 20.10.39

tittade på pappren och gav order om att vi fick 10 minuter på oss att gå i båtarna. Då jag protesterade gav han oss 20 minuters frist. Han var mycket human. Vi rodde tillbaka o jag ropade till Ie styrman att sätta ut den andra livbåten och låta hela besättningen gå i den. Det gavs ingen tid att rädda någonting och fanns heller inte plats. Endast pappren räddade vi. Här i Moss har vi alltså bara vad vi går och står i. Ubåten sköt fartyget i sank med kanon. Ett 15-tal skott avlossades. Det var inte roligt, det kan jag försäkra, att se vårt fartyg gå till botten med stora gapande hål i sidorna. Många av oss förlorade allt vi äger ombord. För flera man var det första resan som slutade på det här viset. Jag hade just fått den nya fina styrhytten färdig efter att ha arbetat ensam på den i många år på alla lediga stunder. Nå, vi satte segel och satte kurs på land. Ubåten kom då upp vid sidan och erbjöd bogsering. Vi tog en lina, men i den grova sjön sprang den 3 gånger. För varje misslyckat bogseringsförsök återvände ubåten och winschade över en ny wire. Farten var hög i motsjön, båtarna tog ideligeniinvsatten och vi blev alla genomblöta. Efter 3½ timmes bogsering dök ett fartyg upp vid horisonten. Då det kommit närmare sköt ubåten två varningssgkott framför dess bog. Det var Bisca som hejdats och trots den grova sjön tog Biscaya upp oss och ubåten försvann. Vi fick torra kläder och befäl, manskap o passagerare gjorde allt som stod i deras förmåga för oss. Så var det inte mer med den saken. Hoppas nu bara vi snart kan få komma ut på en annan båt igen."

Assurans:

Rederiet den 2.11.1939 insänt till UD en översikt av sina förluster:
Fartyget värt 700.000 kr.
Hyresersättning 7225:83
Effektersättning till besättningen enligt lag 7710 kr
Förlorad vinst å hemresa Swansea-Trollhättan enl.kalkyl 15010 kr
28 st presenningar 3000 kr
Div. omkostnader 200:- Summa :Kronor 733.145:83

Krigsförsäkring tagits genom Statens Krigsförsäkringsnämnd SKN.

Inga uppgifter om lasten finns på SKN, inte heller på UD och KK. Manifestet har sannolikt "förkommit". Enligt uppgift i pressen ingick även styckegods i lasten, bl.a. ett parti karbid.

SKN E VIII 544

Pool 6 - kasko.

Gustaf Adolf 20.10.39

Rederiets generalräkning till SKN, daterad Göteborg 2.11.39, slutat på 507710:- varav kasko 500000 och effekter 7710:- enligt lag. Rederiet skriver att fartygets värde vid tiden för förolyckandet varit 700.000:- och att rederiet fått betala 7225:80 i hyresersättn. till de 22 ombordvarande, förutom 7710:- för förlorade effekter. Rederiet de facto förlorat 732945:83.

SKN skrev 27.1.1942 till rederiet att vederbörande tyska myndigheter = Prisenhof in Hamburg, numera förklarat sig beredda att utge ersättn. för förlorade effekter. För Vistula utbetalades denna ersättning den 3.7.42. Kvittens på SKN:s utbetalning till rederiet finns ej i mappen.

Effektlistor:

Befh Hugo Stolpe förlorat för 1293:- (Bl.a. fårskinnspäls 80:-, uniformskappa 105:-, två överrockar 260:-, Oljerock 18:-, Badrock 30:-, 2 kostymer 280:-. Skinnväst 36:-, Klocka 80:-)
Ie Styrman Wikström: Förlorat för 878:-
Övriga genomsnittligt förlorat för 470:- per man, inkl. armbandsur värda mellan 42 och 65kr. I timmermans förlust på 524:- ingick hans 10 verktyg för 30 kronor. Matros Larsson förlorade en särskild rorsrock. 2e maskinisten en maskinjacka värd 20:- Allt upptaget i tryckta listor som ifyllts i Göteborg 24-25.10.1939.

SKN E III vol. 156.

Adolf Bratt & Co i Gtbg i brev till SKN, Skeppsbron 34, Sthlm, daterat Gtbg 10.11.39, tackat för totalförlustersättningen: Kr. 507210:- som erhållits å postgiro i enlighet med SKN:s kaskopolis nr 104 med avdrag 500:- för fartugets 2 livbåtar, vilka av ss Biscaya införts till Oslo och upplagts på Nylands Mek. Verkstad. Rederiet i brev 2.11.39 sagt sig vilja förvärva båtarna av SKN för kr 500:- och låta transportera dem till Gtbg.

Utöver detta inget nytt i mappen. Utöver ett omnämnande av ersättnigsanspråk från styrman Wikström på kr 60:- för förlorade böcker, vilken post SKN i brev den 3.11.39 till rederiet sagt sig icke kunna godkänna. Helt författningsenligt.

POOLAFFÄR (finns mer om Gustaf Adolf på annat håll)

GUSTAF ADOLF 20.10.39

Befh Hugo Stolpe fört G.A. sedan 9.8.1938. Sedan befh i livbåten nått ubåten fick han vänta i båten medan ubåtsbefh gick igenom pappren. I hövlig men mycket bestämd ton beordrade ubåtsbefh. sedan kapten Stolpe att ro tillbaka och se till att besättn. kom i båtarna inom 10 minuter. På Stolpes energiska protester utsträcktes tidsfristen till 20 minuter. Livbåtarna hade bara kommit 100 meter från Gustaf Adolf då ubåten öppnade artillereld. Efter 12 skott kantrade fartyget med kölen upp och massabalar flöt ut genom ett stort hål i tvåans lastrum. Efter ytterligare tre skott försvann ångaren i djupet Ubåten syntes först avlägsna sig i ytläge, men plötsligt girade den och kom upp intill båtarna och erbjöd bogsering. I motsjön höll ubåten alltför hög fart och båtarna tog in vatten oupphörligt. Tre gånger sprang wiren men ubåten vände varje gång o kastade över nya wirar. Kl. 10.30 observerades ett fartyg vid horisonten. Den med prejskott stoppade Norska ss Biscaya var ett från Kaldnes verksted nylevererat fartyg, befh. Olaf Blennvik. (Lev. 28.7.39). Biscaya hissade ombord även livbåtarna för att ha båtar tillräckligt för samtliga ombordvarande om något skulle hända. Ubåten gick i u-läge medan debarkeringen pågick.

Ubåten var U-34,Wilhelm Rollman, som enligt Rohwer sänkte G.A. kl. 07.32 den 20.10.39 på N.61° 00' 0.00°48'. Kapitänleutnant Rollman mötte sitt öde i Nordatlanten 7.2.42 då hans ubåt U-82 sänktes med sjunkbomber under attack mot en konvoj på lat.N 45° Long.W 25°.

Biscaya klarade sig genom kriget trots att hon gick mellan England -USA via Island o Grönland med Brennvik som befh. Brennvik var 1952 befh på Fernley & Egers ms Medoc av Oslo, 2400 dw byggd 1948.

HISTORIK

Gustaf Adolf, 926 brt, var en trotjänare på traden Göteborg- BristolChannel, levererad nov. 1920 från Hälsingborgs varv till RedAB Nordsjön i Gtbg. L.62,3 B.10,3 525 ihkr maskin. Halvdäckad, isförstärkt, med däckshus midskepps, 2 förluckor och en akterlucka. 1400 ton dw på SF. El. ljus. Radiosändare. Schmidts patentdävertar. Salong och 2 passagerarhytter med smakfull, komfortabel inredning på förkant av midskeppsöverbyggnaden. Befälhavarens sovhytt o navigationshytt i hus på bryggdäck. 2-manshytter för manskapet. Tripleexpansionsmaskin med överhettare och ytkondensor. Ny typ av

propeller konstruerad av ingeniör H.Schalin, Göteborg. 10,5 knop utan forcering. Sjösatt 27.8.1920. Kom till Göteborg för första gången den 30.11.1920. Namnet fick hon efter konsul Adolf Bratts yngste son ,Gustaf Adolf Bratt, sedermera chef för Ångfartygs AB Adolf i Göteborg i vars ägo fartyget överfördes 1937.

ALBANIA 23.10.39

TORPED MIDSKEPPS UTAN FÖRVARNING, BRÖTS ITU OCH SJÖNK OMEDELBART MEN ENDAST TVÅ MAN FICK SÄTTA LIVET TILL. "CHANNEL FISHER" RÄDDADE 19 MAN FRÅN STB LIVBÅT OCH EN FLOTTE, VARAV SJU SKADADE.

ALBANIA 23.10.39

Rapport:

Avgick London 21.10.39 destinerad till Newcastle. Rumslast 440 ton styckegods. Djupg.F.10'- A.15'10" 21 ombv.
Torpederad kl.08.30 den 23.10 8 naut.mil N.Humber Fyrskepp. VinddNW:2 någon dyning , disigt, sikt 2 naut.mil. Befh & 2e styrman på bryggan Lättmatros Stig Persson utkik på backen. 2 dödade, 7 skadade.

Grimsby 25.10.39
Sten Lindhé Befh.

Avgått från Millwall Dock,London kl.18 fredag 21.10.Lots ombord. Söndag 23.10 kl.03 passerat Cromer Knoll Fyrskepp,distans 1½ '. Sedermera pejlades Mid Outer Dowsingbuoy i 4 streck,därefter satt kurs. 2' utanför Humber fyrskepp. Vädret något disigt, sikt 2'.Gått ut distanse på Humber och ankrat kl.05.30. Inväntat dagsljus för att sedan lättare kunna sikta drivande minor. Lättat ankar 07.50 och fortsatt resan, satt kurs 2' utanför Flamborough Head. Kl.08.30, då befh befann sig på brygga där 2e styrman hade vakten, medan minutkiken stod på backen,inträffade en våldsam explosion någonstans midskepps om STB. Ingen mina var synlig Befh och 2e styrman foro i luften och hamnade på bryggan bland vrakspillror. Dåbefhfkompå fötter syntes det honom som om fartyget klövs jämss med bryggan och förskeppet försvann. Vi togo oss ner på däck och akteröver. BB livbåt skadats av explosionen. STB livbåt sattes ut och en del av folket gingo på akterflotten jämte Ie styrman Mörck. Själv hoppade jag överbord akterut om BB då fartyget sista gången höjde aktern och försvann. Strax innan såg jag övermaskinist Sjögren på akterdäck i närheten av flotten..Jag blev sedermera upptagen av STB livbåt och förd ombord på koljaren "Channel Fisher", som därefter bärgade även folket på flotten.Styrman å koljaren berättade i vittnes närvaro att han sett svallet av en ubåt före detonationen. Saknade är övermaskinist Sjögren och eldare Nilsson. Nilsson måste ha ljutit en ögonblicklig död i eldrummet . Tiden från detonationen till fartyget sjönk beräknas till 3 minuter. Inga skeppspapper bärgades..

Grimsby den 25.10.1939
Sten Lindhé -Befh.

Sjöförklaring på Vicekonsulatet i Grimsby 25.10.39.

Vice-konsul Edward Carlbom.

Sakkunniga: ~~Mertainens~~ Mertainen befh.Seth Kristoffer Henriksén och ss Vegas Befh. Oscar Julius Svensson. Alla skeppspapper förlorat

ALBANIA 23.10.39

Befh. Lindhé: Innan avgången från Göteborg gjort sig underrättad om de officiella minfältens belägenhet och lagt ut dem i sjökortet. Inga ändrade förhållanden kommit till hans kännedom under lastningen i Göteborg. Alla nationalitetsmärken varit tydligt målade på sidorna med "Albania" och "Sverige". Sv. Flaggan hissad akter. Manskapet varnats av befälet att vara i möjligaste mån fullt påklädda. Huruvida det varit en förankrad mina av okänd nationalitet eller en torped, kunde han inte yttra sig om, men hade den uppfattningen att det varit en torped. Ingentin anmärkningsvärt observerats före explosionen, som inträffade midskepps STB och var av kraftigaste slaget. Det gick någon dyning. Befh och 2etstyrman på bryggans BB sida liksom rorsman kastats upp i luften vid explosionen. Befh tillfälligt bedövats av skador å huvudet varför detaljerna är oklara för honom. Sedan han kommit på fötter tog han sig ner på akterdäck. Såg fartyget klyvas i två delar och förskeppet försvann i djupet. Det tog 3 minuter för Albania att sjunka. Då akterskeppet höjde sig för att sedan sjunka hoppade han överbord. Han såg chiefen på akterdäck just efter explosionen, men inte senare sett till honom. Eldare Nilsson måste ha dödats genast i eldrummet. Efter c:a en halv timme togs de överlevande upp av Channel Fisher av Barrow-in-Furness. Det kunde då konstateras att två man saknades, och att övermaskinist Sjögren setts sjunka. De sårade beretts första vården och befh, som var utmattad, bäddats ner.

e Styrman Mörck: Befann sig i sin hytt, delvis avklädd. Sprang till BB livbåt, men kunde p.g. av sprängskador i fartyget inte hinna fram och såg att båten var skadad. Sprang då till baka, såg att STB båt höll på att firas, men kunde inte hinna dit varför han rusade till flotten på backen. Samtidigt sjönk akterskeppet, flotten kantrade och han kom under flotten men blev halad upp på den av de 10 andra som befann sig där. Han gav de svårast skadade assistens och alla blev ombordtagna på Channel Fisher. Anser att det varit en torped.

2e Maskinist Nelsing: Befann sig på gretingen BB i maskinrummet. Vid explosionen slungades han över maskintoppen mot lejdaren på STB sida och erhöll vissa skador. Sprang upp till sin hytt efter livbältet och sedan till flotten, men därefter till BB båt, som befanns skadad varför han hoppat ner i STB båt som höll på att firas. Nelsing tidigare upplevt en torpedering, och då erfarit en liknande känsla och märkt samma metalliska klang vid explosionen, eller de två explosioner

ALBANIA 23.10.39

losioner som följde tätt efter varandra. Nelsing anser att explosionerna inträffat i kolboxen mellan eldrummet och lucka 2 eller i dess omedelbara närhet.Fartyget efter expl., fått några graders BB slagsida. Kan inte säga på vilken sida expl.skett.

Lättmatros Stig Persson: Stod minutkik på backen med sin uppmärksamhet särskilt riktad föröver, 4 streck i var riktning. Rusat akteröver efter expl. och hjälpt till att fira STB båt.Fem man befann sig där. Så fort båten sjösatts rodde man något från suget och sedan omkring och bärgade kaptenen. Anser att det varit en torped. Då han sprungit akteröver från backen märkt ett hål i däcket vid lucka 2 på BB sida, men att brädgången tycktes vara hel. Från detta hål såg Persson dagsljus. BB slagsida först förmärkts.

Lättmatros David Eriksson: Stått till rors. Slog huvudet i solsegelåsen. Märkt BB slagsida då han sprang akteröver.Hämtat sina papper och ett livbälte och rusat till STB båt som firades. Anser att en torped träffat BB sida.

2e styrman Boström: Stod med befh på bryggans BB sida. Explosionen var en dubbelsmäll, omedelbart efter varandra .Blev svårt skadad i benet, men tog sig till flotten och bärgades från den. Expl, var oerhört kraftig .Anser att det varit en torped som gått in akter om lucka 2 BB, in i bunkerkolen och vidare in i maskinrummet.

Smörjare Frans Abrahamsson: Befann sig i maskinrummet på manöverdurkens STB sida framför maskinen, sysselsatt med att putsa en lampa. Förmärkt 2 expl. omedelbart efter varaadra,varav den ena föreföll vara kraftigast. Maskinrummet fylldes av sot och kolstybb men ingen rusånga. Maskinen stoppat omedelbart av sig själv.Inget vatten förmärkt i maskinrummet då han klättrade uppför lejdaren. Sprungit upp till sin hytt och sedan till flotten på lucka 4. Tror att expl. inträffat i rum 2 ellerii kolboxen.

Stuert Cramer: Sett chiefen, iförd livbälte, med ett par rockar på armen komma på BB sida gående emot STB räcke.

Kocken Levin: Satt i mässen på BB sida vid explosionen. Säger sig ha hört två explosioner med 4-5 sekunders mellanrum, antagligen från BB-sidan av fartyget. Han var antagligen den sista som såg chiefen då denne sjönk, utan att göra någon rörelse eller något ljud hördes från honom.

Mässuppassare Björk :Såg från STB båt chiefen sjunka.Det verkade som han blev dragen ner i djupet.

ALBANIA

Matros Eklöf: Sett chiefen i sjön,klängande sig fast vid ett föremål, och verkade det svårt för honom att hålla sig fast. Efter det flotten kapsejsat och Eklöf åter äntrat densamma, såg han åter chiefen c:a 20 meter från flotten, gestikulerande med arm och huvudbonad. Chiefen observerades även av matros Boberg och smörjare Eriksson på 10-15 meters avstånd från livbåten. De hörde rop från honom, men innan något kunde göras ,sjönk han. Eklöf spanat särskilt efter om chiefen åter skulle bli synlig, men ingenting kunde upptäckas.

xxx xxxx xxx

Lättmatros Eriksson , kocken och mässuppassaren hörts på Grimsby & District Hospital, där de låg för vård.

Brev från vice-konsuln i Grimsby till General-Konsulatet i London 30.10.39.

ss Albania

Jag ber få meddela några vidare personliga iakttagelser med anledning av av Albanias förlisning den 23.10. Enligt rapport från befh på norska ss Sarp såg denne en fientlig ubåt sänkas vid Flamborough Head,alltså något norr om Albanias förlisningsplats,på eftermiddagen samma dag.Kapten Lindhe uppgav vidare, att sedan han närmare tänkt efter, skulle det vara möjligt, att den eventuella torped som sänkte Albania,kunde varit avsedd för ss Channel Fisher, som var på hans BB-sida,något efter honom. Enligt uppgifter från en annan räddad besättning som förts iland här från en fransk ångare, skulle de ha torpederats på ungefär samma ställe.

Med utmärkt högaktning
Torsten Carlbom
t.f vice-konsul.

KK memorial 30.11.39

..Har av allt att döma sänkts av en torped eller förankrad mina.

Ex Officio
Bo Bergström /Sjötekn. konsulent

Crew List se sid 5.

ALBANIA 23.10.39

CREW LIST

Befh Sten Lindhé , Göteborg, 6.11.93 SKADAD 4.10.39 Gtbg
Ie styrman Josef Mörck, Folkkungagatan 5, Göteborg -Ombord sedan 1933
2e styrman Axel Villand Gottfrid Boström, Krokgatan 5, Göteborg, 31.8.97 SKADAD Ombord sedan sept 38.
✝ Chief Axel S.Sjögren, Nya Varvet, Gtbg, -75 Sista resan före pensionen.
2e maskinist Birger Valdemar Nelsing, Räntmästareg. 9, Örgryte, 22.3.02 SKADAD Ombord sedan -37. ([illegible] 25 5 41)
Stuert Dick Gunnar Cramer, Göteborg, -95
Kock Gustaf Erik Levin, Malmö, 4.4.03 SKADAD
Mässuppassare Karl August Wilhelm Björk, -16. SKADAD
Matros Karl Eklöf, -17
Matros Bror Karlsson, -11.
Matros Sixten Boberg, -10.
Lättmatros Nils Danielsson, -17.
Lättmatros Stig Persson, Frilleås, Halland, -21.
Lättmatros David Emanuel Eriksson, Färnebo, Värmland, 17.10.14 SKADAD
Smörjare Evert Eriksson, -09.
Smörjare Frans Abrahamsson, Gtbg, -84.
✝ Eldare Karl Rune Hilbert Nilsson, Husvalla, Föra, Öland, -16
Eldare Karl Håkansson, -93
Eldare Algot Briggenham, -11.
Lämpare Sven Andersson, -18.
Maskinelev Ivan Karlsson, -20

I KK lista endast namn/födelseår.

UD HP 80c 3511

Telegram London till UD 23.10.39

"256 Consul Grimsby wires Albania belonging Sv.Lloyd bound London to Newcastle sunk believed torpedoed northeof Humber stop captain Lindhe and 18 members crew landed Grimsby stop regret inform chief eng Sjogren fireman Nilsson drowned stop second off Bostrom, cook Levin injured now hospital stop owners informed = Sw .Consulate General."

Svenska Lloyd 2.11.39 upplyst UD att konossementen gick förlorade, men översänt avskrift av manifestet."Albania krigsassurerad kasko för 300.000 plus intresse 150.000 = 450.000.

ALBANIA 23.10.39

2e maskinisten berättar /St.tidn.25.10.39

Urklipp: " 2e mask. Nelsing intervjuad i en Engelsk östkuststad en timme efter det han kommit från ett distriktssjukhus där en del blessyrer ompysslats. Han var lugn och filosofisk . Det var en absolut fullträff, sade han. Skottet träffade under vattenlinjen just akterom bryggan. Jag hade vakten i maskin. Det var en dov knall som skakade fartyget från för till akter och vi tror att det bröts itu. Befh hoppade överbord från bryggan som siste man. Allt gick med blixtsnabb hastighet. Vi fick ut STB båt,sommvarroskadddoch stötte ifrån för att inte dras ner i djupet. När jag såg båten ute,hoppade jag i och simmade till den. Vädret var disigt så att land ej syntes men sjön lugn fast med en ganska grov dyning. 13 man hade sökt sin tillflykt till akterflotten och sutto där i väntan på att fartyget skulle sjunka. En ganska kuslig känsla men varenda en var lugn och tyst. När vattnet försade in över däck snurrade flotten runt och alla som suttit i den kom under den, men märkligtnog lyckades alla kravla sig åter upp. Ingen hade haft tid att rädda någonting. Under tiden rodde vi fyra i livbåten och lyckades fiska upp kapten Lindhé i blödande och ganska medtaget tillstånd. En kolångare på 5000ton hade sett alltsammansoch när vi togs upp sade den engelske styrmannen att han sett ett periskop på långt avstånd minuten innan de såg oss sjunka.Tydligen valde ubåten oss istf den betydligt mindre kolångaren

---

Urklipp GHT 3.11.39

" Tidigt i morse kom kapten Lindhé till Göteborg från Bergen, dit han kommit med norska ss Mira från Newcastle. Han var lugn och leende som alltid, men hade vid explosionen fått ett kraftig sår i huvudet då han kastats upp i luften mot en solsegelås. En minut torde han ha legat avsvimmad bland vrakspillrorna på bryggan. Det återstod 2 min. an fartyget sjönk. "jag var lite omtöcknad när jag hoppade överbord, men under de 10 minuterna i vågorna kvicknade jag till något så när. Vi fick en ypperlig vård i Grimsby och konsul Edward Carlbom där gjorde allt han kunde för oss."

Utrikesrådet Söderblom i brev till CM,vice-amiral F.Tamm, daterat den 8.11.39:

"....Vi torde måhända bli nödsakade protestera med anledning av Albanias sänkning." -S. bett Tamm granska sjöförhörsprotokollet och säga om han tror att det var en torped. Tamm svarat 23.11: "Förlisn. kunnat orsakas av likasåväl en torped som en mina."

ALBANIA 23.10.39

LASTMANIFEST

2861 cases of rubber	316 ton	Dunlop Rubber Co till Trelleborg Gummifabrik
101 cases of rubber	10.2 ton	Dunlop till Sv.Blacking Industri.
480 bags of wolfram ore	15,4 ton	A.Howden & Co till Holders B/L Oxfordshire.
117 cases Gambier (TANNING EXTRACT)	11 ton	Till C.J.Lundberg
252 parcels, 30 casks 1 case, 2 packages fittings.	14,2,ton	Till AB Götaverken,Gtbg
162 bags, 2 cases pepper	9 ton	Till KooperativaFörbundet
94 bags of Ginger	5,2 ton	-"-
30 bundles & 35 loose tubes.	7 ton	Till Calvert & Co, Gbg
1 unpacked caterpillar crane	10,3ton	Till Grew,Blair & Co
24 drums Metal Laquier	11 cwt	Till L.M.Ericsson
2 barrels of caviar/on deck	10 cwt	Till Svenska Lloyd,Gtbg
5 cases refrigerator parts	6 cwt	Electrolux till Göta Kanal AB
8 cases chalk	19 cwt	Till Turitz & Co,Gtbg
I case fittings	6 cwt	Till Strömman & Co
9 casks,47 parcels fittings	3,1 ton	Till H.Alpen AB
4 casks, 1 case fittings	3 cwt	Till Calvert & Co
2 cases fittings	1 cwt	" Park & Co
1 cask, 2 cases fittings	3 cwt	" Carl .O.Strömman & Co
I case silk yarn	2 cwt	" AB Forba
2 bales cotton goods	5 cwt	" Stenströms skjortfabrik
10 Loose tubes	1 ton	" Strömman & Co
98 bundles of mats	3 ton	" L.Clan Mac Brayne
293 rolls of linoleum	40 ton	" H.Alpen AB
277 packages hats, silks etc	3,9 ton	" Swedish G.P.O from Continental Express.
100 bags metal silicate of soda	4,2 ton	" H.Wellesen & Co
10 cases golfballs, 9 packages belts 18 bags cushions 1 case sundries	1 ton	" Dunlop Rubber Co
1 cask polishing soap 1 cask insulated brass rods	2 cwt	" Nyman & Schultz
1 package bottle case	14 pounds	" Sommens Lådfabrik AB
1 case tea	1 cwt	" Lars Wiberg

Enligt lista i vol 3509 var Albania kaskoassurerad för 450.000:- kr.

ALBANIA

Last försäkrad i SKN

94 säckar Afrikansk ingefära	5 ton	0.1.17	Kooperativa Förbundet
162 säckar vit Java Muntok peppar	9 ton	14.0.12	-"-
2 lådor tvättad vitpeppar		4.2.0	-"-
1 låda, 4 kaggar rördelar			
30 buntar lösa smidda rör	7,122 kg		AB Calvert & Co, Gtbg
35 kolli -"-			
4 lådor, 2 st rördelar	563 kg		AB Götaverken, Göteborg
27 casks, 252 lösa rördelar	14.418 kg		

Götaverkens parti kom från Stewarts & Lloyds Ltd, Birmingham och omfattade nipples, tees, crosses, elbows, nuts, bends mm

(Ingen specifikation på utbetalningar finns, inga checkar o.dyl)

Postpaket som ingick i lasten:

79 specificerade paket till olika Svenska firmor, mest textilier till NK i Stockholm, Silvanders i Gtbg, Stenströms Skjortfabrik, Sidenhuset i Sthlm, Ströms Herrekipering i Sthlm etc samt:

1 kolli med 7 färgade Bisambukpälsar		till	Gustav Algård, Sthlm
8 lådor färgkritor		"	AB Turitz & Co, Gtbg
Silke, ass. för 10.500:-		"	Borås Väfveri AB, Borås
2 paket delar t. mc-växellådor		"	AN E.Fleron, Malmö
Paket med 5 st pälsar		"	Fougstedts KlädesAB, Malmö
6 paket Japan silk	45 lbs	"	F.W.Hasselblad & Co, Gtbg
1 paket dentalvaror		"	Dentalbolagen, Sthlm

(inkl. bl.a 796 Anatoform teeth with goldclad pins & 1530 Anatoform crowns.)

Oförsäkrad last

Trelleborgs Gummifabrik hade en sändning ej krigsass. kemikalier i lasten.
AB E.Magrell, Gtbg hade ett parti hudar i lasten, ej krigs.ass.
10 ton rågummi i 101 lådor ass. för 20.000:- kr av Sv.Blackingindustri
Hur mycket last som ej var krigsriskförsäkrad framgår inte. Manifest saknas i SKN E VII, vol. 1.

Ilanflutet rågummi:

300 ton rågummi i 2861 plywoodlådor, ass. för 630.000:- kr av Trelleborgs Gummifabriks AB. Av detta parti flöt en stor del iland på Engelska kusten eller infördes av fiskebåtar till Grimsby m.fl hamnar. British Northern Shipping Agency meddelade 13.11.39 T-b Gummifabrik att 900 lådor bärgats men Gummifabriken avstod från att återköpa det vattenskadade partiet.

Forts sid 9

ALBANIA 23.10.39

Webster rapporterade 30.11.39 att c:a 1250 lådor rågummi bärgats, Ocean den 4.12 uppmanat Webster att sälja gummit i England.
708 lådor införts till Grimsby, ytterligare 500-600 lådor till Hull, Boston, Wisbeck, Kings Lynn och London.
C:a 135 ton gummi såldes 13.3.40 på public auction at London Commercial Sale Room, Mincing Lane, E.C.3. och inbringade 13000 pund.
Receiver of Wreck i Hull, Grimsby, mfl krävt totalt 10352 pund i bärgarlöner och omkostnader.
I juni 1941 såldes ytterligare 42 lådor gummi från Albania i London; i augusti 1942 såldes 58 packages & 5 bundles wrappers, och i Jan 43 11 lådor gummi.

(Obs dessa papper SKN EVII, vol.I.)

SKN EIII, vol.157. 2 livbåtar ilandflutna:

14.2.1940 fick SKN meddelande från SÅAF:s agent i Newcastle-upon-Tyne, Wm.W.Wilson & Co, att två av Albanias livbåtar blivit "washed ashore". "One held by the Receiver of Wrecks, Boston, the other by R.O.W, Grimsby. They were both badly damaged and in inaccesible places". Försäljning inbringat 2.15 pund för ena båten, 25 pund för den andra, vilket med avdrag föromkostnader givit ett netto på 2 pund 14 shillings till SKN.

From Salvage Dept, Admiralty, London SW1. 12.1.1940

Till RedAB Avenska Lloyd, Göteborg.

Sir

SS Albania

" With reference to the above vessel, particulars of the cargo carried are desired in order to consider if salvage of all or any part thereof should be undertaken. It is requested that you will be good enough to furnish this department with such particulars, or in case of a general cargo, with a copy of the manifest and/or copies of Bills of Lading. - Could you also give the names of the principal brokers acting for the insurers of the cargo and vessel, and state if the cargo and vessel have been abandoned to underwriters, and if notice of abandonment has been agreed.

I am, Sir, your obediant servant

For Head of Salvage Dept

(Lloyd sänt en kopia till SKN 30.1.40)

ALBANIA

Som svar på föregående brev från Admiralty skrev SKN 2.2.40 att:
"We also paid a total loss in respect of the vessel and same has consequently been abandoned to us."

Eldarens föräldrar fick 225 kronor

Den omkomne eldaren Karl Rune Hilbert Nilsson, Husvalla, Föra, efterlämnade moder och 7 syskon samt en minderårig dotter. Han var ogift. Den åldriga modern anmälde sig 11.12.39 till SKN som intressent i ev. ersättning, genom ombud, lantbrukaren John Johansson i Husvalla. SKN utbbtalade 225 kronor för Nilssons förlorade effekter.

Förlorade effekter:

Befh Lindhé fick 1200:- för effekter, Ie styrman 675:- liksom anhöriga till chiefen, 2e styrman 525:-, samma belopp för Stuert och 2e maskinisten Kocken och mässpojken fick 225 kr var. övriga mellan 225:-/300:-
Befh bl.a förlorat sin sextant, 4 foton i ramar, en virkad filt, revolver med skott, ett Omega fickur, armbandsur och läderväska. Ie styrman förlorat sin nya Kungsradio för 185:-, fickur med kedja 95:-, Zeisskikare 60, plånbok med kontanter 50:-
2e styrman förlorat fickur med kedja 90:- och sextant 375:- 2e maskinisten en radio för 200:-, guldring 40:-, fickur 70:-, ritbestick och böcker 150:-
För manskapet gäller de mest nödvändiga kläderna och skorna, endast en lättmatros uppger ett fickur. Samtliga räddade ha fyllt i SKN:s tryckta effektformulär.

Egna noteringar:

Enllig tden tyske sjökrigshistorikern Jürgen Rohwer i Stuttgart i DN 7.2.64 sänktes Albania av en mina utlagd av tyska jagare.

ALBANIAS sista resa:

Med last huvudsakligen i akterrummet var Albania på resa till Newcastle förlatt komplettera lasten till Göteborg. Skeppsredare Gunnar Carlsson skulle ha medföljt som passagerare, men i sista stund avstått från denna möjlighet att komma hem. Befh skulle kl.08.30 just säga till 2e styrman "nu går jag ner i salongen och äter frukost" då explosionen kom midskepps STB. Albania befann sig i den s.k. koljarrännan med ss Channel Fisher c:a 400 meter akteröver. Kapten Lindhé kastades med huvudet före mot en solsegelås och blev liggande till synes livlös på BB bryggvinge med en massa bråte över sig. Skadade och omtöcknade lämnade 2e styrman o rorsman

ALBANIA 23.10.39

bryggan i tron att han var död. 2e styrman hade spräckt ena knäskålen och rorsman blödde från en huvudskada, eftersom även han slungats mot en solsegelås. Trots sina skador lyckades de rädda sig. 2e maskinist Nelsing hade kastats från bb-sidan (H.Hertz) över maskintoppen till STb greting och slagit ryggen iett räcke, men tog sig även han ut på däck. Då befh vaknade till medvetande efter ngon minut fann han allting sönderslaget runt omkring sig: bryggskärm, lejdare,styrhyttsfönster,nakterhus,solsegelåsar... Han tog sig in i navigationshytten för att leta upp ett livbälte, men där inne låg bord,soffa,pejlapparat,bokhylla o paneler i en enda röra. Utkommen på bryggvingen igen såg han förskeppet brytas vid lucka 2 och försvinna och akterskeppet sjönk med BB slagsida allt snabbare, lutande föröver. Brygglejdarna var bortslitna. Klättrande ner till båtdäck rev han sönder sig ännu mer på bultar och skruvar efte trappresterna. Vattnet strömmade in över däck förifrån då han och 2e styrman tog sig akteröver mot flotten på lucka 4. Stb båt hade hunnit sättas ut med fem man som kapade fånglinan i sista stund då den var sträckt neri djupet. BB båt var sönderslagen och innan beh nått flotten sjönk fartyget med stäven före. Eftersom hon samtidigt av farten gick föröver tippade flotten runt och alla 12 på den kom under den, men alla tog sig upp i den igen. Lindhé drogs med ner men tog sig upp till ytan och började ropa på hjälp. Albanias masttoppar stack upp ur djupet och massor av vrakgods gungade omkring i dyningen och slog honom i ryggen. Först sedan han övergått till att busvissla blev han observerad från STB båt och upphalad i den, blödande från sin huvudskada och mycket utmattade. Han hade då legat i vattnet i en halvtimme utan att kunna se en människa i närheten. Kocken Levin, som ätit frukost i mässen vid explosionen, hade kastats upp i skylighet, och höll på att förblöda i livbåten av sin huvudskada. Channel Fisher hade stoppati närheten och efter 30 minuters kringroende tog sig livbåten långsides ångaren som kastat ut en lejdare. Sedan tog CF upp de 12 från flotten.I den lilla salongen på koljaren fick de skadade den hjälp som kunde ges. De ndra fick ta för sig ur medicinlådan och hett the med Rom delades ut. 2e styrman fick en morfinspruta. Ie styrman lyckades förbinda kockens sår i huvudet, och kapten Lindhés huvudskada. Efter en timme överfördes alla räddade tillen vedettbåt som efter 2 timmar kom in till Grimsby där ambulanser väntade. De skadade, som legat på bårar på däck, fördes till Grimsby District Hospital, övriga till sjömanshem. Det var vicekonsul Carlbom som ordnat att läkare fanns på kajen,annars hade Levin förblött. -Befh och Ie styrman lämnade Newcastle den 2.11

ALBANIA

på ss Mira för Bergen. Övriga hemsänts med Mertainen och Northumbria Sist av alla kom i december (-39) 2e styrman hem. Han hade blivit strakbent för återstoden av sitt liv.
Chiefen , som skulle gått i pension vid Albanias återkomst till Göteborg, hade 1917 varit med om ss Wisburs torpedering.
Kapten Lindhé måste vila upp sig efter strapatserna , men övertog i januari 1940 Hispania och i mars 40 ms Scandinavia, med vilken han gick utanför spärren och i lejdtrafik till 9.7.43 då Scandinavia blev torpederad.

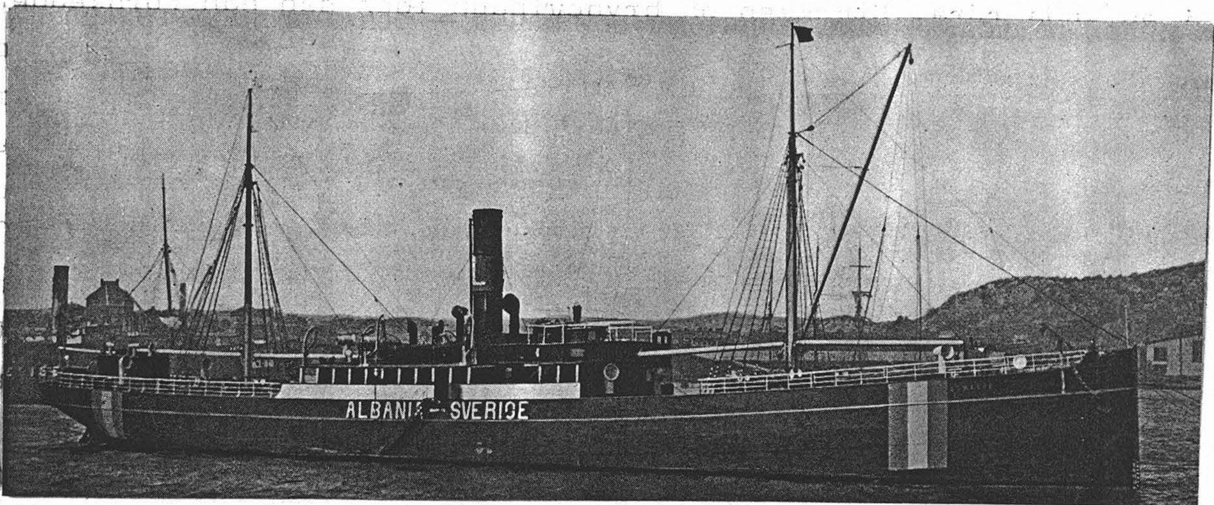


Bild av Albania från första världskriget

HISTORIK

Lastångare på 1198 brton byggd 1903 vid Schömer & Jensens varv i Tönning, Tyskland, av stål. Tillhörig RedAB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg, för vars räkning hon byggts. Welldäckad. 770 ihkr maskin. II knop. Levererad 30.10.1903. 1698 d.w. Moderniserad och försedd med ny inredning 1937 efter en orkanresa Göteborg-Manchester i slutet av januari-37 under vilken 2 man spolades överbord, bryggan demolerades och hytter vattenfylldes. Natten till 5 maj -39 förövades i Landskrona ett mordförsök mot Ie styrman Josef Mörck. En berusad elektriker sköt Mörck i bröstet men skottet tog i hans fickur och gick förbi hjärtat, varför han överlevde. -18.10.30 grundstötte Albania vid Högbonden på resa Härnösand-Örnsköldsvik och övergavs vattenfylld, men kunde bärgas. Den 19.5.38 kolliderade Albania, befh Littorin, vid Böttö med ss Varhaug av Haugesund i tjocka. Varhaug, p.r Otterbäcken-Danzig med 1600 ton järnmalm sjönk söder om Danmarks Lilja och befanns ej värd bärgning. Segslitna skadeståndsförhandlingar följde. 29.1.40 avvisade Gtbg rådhusrätt Varhaugs rederis skadeståndskrav vilket Göta Hovrätt stadfäste i jan. -41.
Kapten Lindhe övertog befälet på Albania i Göteborg den 19.10.39.

JUPITER 23.10.39

UPPBRINGAD OCH FÖRD TILL KIEL, SENARE HAMBURG - KONFISKERATS 18.6.40.

Sammanfattning

Jupiter saknas helt på KK och SKN EIII.Ingen sjöförklaring hållits.
Av handlingarna på SKNEVII last framgår följande:
Jupiter avgick lör 14.10.39 från Karlsborg destinerad till Northfleet och Rochester. Befh Gilbert Konrad Jansson,Sthlm, 10.10.91. 1e styrman Sandberg. Mån 23.10 uppbringades Jupiter i södra Östersjön av tyskarna och beordrades till Kiel. Därifrån fördes ångaren 30.10 till Hamburg.Nästan hela besättningen reste 7.11 hem till Sverige, endast befh,Chiefen och stuert stannat kvar ombord. Den 28.11 kungjorde Prisenhof Hamburg i Deutscher Reichsanzeiger prisrättsförfarande mot Jupiter och hennes last av krigskontraband till England. Kungörelsen var införd 2.12.40 -
I början av december lossades lasten i Hamburg. Den 12.12 kom befh hem till Stockholm. Se vidare under Prisenhof.

Lasten

2642 ton torr oblekt kemisk sulfatcellulosa i 13210 balar
57 ton flytande harts i fat på däck (Liquid rosin) - 263 fat.
Lasten intagen vid Karlsborgsverken med Kungl. Domänstyrelsen som utskeppa

P.M. från UD till SKN 8.11.39

Från Svenska generalkonsulatet i Hamburg har följande meddelande ingått:
"Ärendet angående Jupiter fortfaranade under prövning Rikskommissarien dock sannolikt att prisrättsförfarandet inledes. Större delen av besättningen hemrest igår." = Stridbeck

Red AB Iris till SKN 31.10.39

Vi få bekräfta att vi erhållit följande telegram från Kiel,Holtenau:
Jupiter gestern befehlsgemaess nach Hamburg beordert = Zerssen."

Publicerat i Deutscher Reichsanzeiger 2.12.40

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG

IM Ausübung des Prisenrechts ist am 23.1039 der Schwedische Dampfer Jupiter - 2191 brt, red AB Iris, Stockholm - mit einer für Rochester und Northfleet bestimmten Ladung trockener Chemischer Holzmasse und Tallöl in der Östlicge Nordsee angehalten, später aufgebracht und nach Hamburg eingebracht worden. Das diesen Prisenfall betreffende verfahren ist vor dem PRISENHOF HAMBURG
Oberlandesgerchtsgebäude
Sievekingplatz Nr 2
eingeleitet worden.

Hiermit werden die beteiligten bei vermeidung ihres ausschlusses

JUPITER 23.10.39

vom Verfahren aufgefordert

Innerhalb eines Monats

etwaige Anträge auf Freigabe oder entschädigung beim Prisenhof in Hamburg einzureichen. Solche Anträge müssen begrPndet sein, die Angabe der beweismittel enthalten und von einem mit schriftlicher Vollmacht versehenen, bei einem Deutschen Gericht zugelassenen Anwalt unterzeichnet sein.

Hamburg den 28 November 1939
Der Präsdident des Prisenhofes
Dr Rothenberger

P.M från UD till SKN 9.12.38

Generalkonsul Stridbeck har per telefon meddelat att Jupiters massalast höll på att lossas samt att kaptenen av Tyska vederbörande blivit uppmanad att resa hem. Såvitt Stridbeck visste,hade huvuddelen av besättningen redan begivit sig hem. Strådbeck uttryckte den misstanken att Tyska vederbörande,redan innan prisrättsförfarandet ägt rum, ämnat begagna sig av fertyget för egen räkning. Han skulle närmare undersöka huru härmed förhölle sig.

Red AB Iris till SKN 9.12.39

Vi få bekräfta tt enligt telefonmeddelande från befh ha Tyska myndigheterna börjat lossa Jupiters last i Hamburg.

SKN till red AB Iris 11.12.39

...Då detta fartyg med all sannolikhet kommer att kondemneras äro vi redda taga under övervägande att redan nu utbetala totalförlusterättningen.

Red AB Iris tillSKN 12.12.39

artygets befh ankom idag till Stockholm från Hamburg och meddelar att ångarens last nu är utlossad. Beträffande utbetalning av totalförlustersättningen hava vi ej någon brådska härmed, särskilt som vi f.n ej kunna få tag på något lämpligt fartyg som ersättning för Jupiter,utan kunna vi anstå därmed till efter nyåret.

PRISENHOF

15.12.39 förklarade Prisenhof att Jupiters last med allra största sannolikhet skulle komma att indrags. Den 29.12 ingav dr Baur & dr Max Predöhl besvärsskrift till domstolen, Den 23.1.40 tillbakavisade Prisenhof besvären som ogrundade och förklarade fartyg och last beslagtagna på den grunden att lasten var krigskontraband till England. Utslaget överklagades vid Oberprisenhof i Berlin men klagan återkallades den 1.7.40.

===========

JUPITER 23.10.39

Assurans

Svensk Krigsförsäkringspool stått för totalförlustersättningen.
SKN utbetalat 452.652:- för massalasten och 14300:- för hartslasten.
Slutreglerat 23.9.40
Ingenting på SKNEIII och KK om detta.

Eget Historik

Lastångare på 2191 brton byggd 1895 i Stockton on Tees av Stål.(Ex Carperby) L.83,1 B. 12 Tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm som 1926 inköpt Carperby från England. 1918 rammade och sänkte Carperby i konvoj Svenska Lloyds ss Italia vars besättning räddades. -1928 kolliderade Jupiter i Drogden i Öresund med danska skonaren Hammershus som sjönk men senare bärgades, dock för att 1932 förlisa vid Hammershus på Bornholm. -Efter att ha beslagtagits ombyggdes Jupiter i Kiel till U-bootfalleSchiff I" som förlades till I.Vorpostenflotille i Cuxhaven. Senare gick hon en tid som Minenlagerschiff "Schiff III" innan hon om-och påbyggdes till Wohnschiff Jupiter liggande i Hamburg-Tollerort utan maskineri menmed skorstenenkvar. Som redare stod Deutsche Afrikalinie. Sommaren 1940 övertogs Wohnschiff Jupier av det tyska Hydrografiskainstitutet som bostadsfartyg menkom 1.9.1949 under bogsering till Stockton Shipping % Salvage Co i Stockton on Tees (samma plats där hon byggts 1895) för nedskrotning. Foto av Jupiter som Wohnschiff finns i Kludas " Die Schiffe der Deutschen Afrikalinie." sid 114.

ROSENDAL 10.11.39

GRUNDSTÖTT OCH VRAK VID VINGA PÅ VÄG UT MOT KRIGETS NORDSJÖN.

Rapport

Avgick Göteborg fre 10.11.39 kl 06 destinerad till Hull. Rumslast av styckegods. Däckslast: 78 ton lådor till 2'höjd på fördäck och fat & järnrör till 3'höjd på akterdäck.Däckslasten fastkilad med plank. Djupg.F.16'1"- A 16'6" 190mbv. - Grundstött kl 08.17 samma dag i WSW 7 med grov sjö vid skäret Köttstycket mellan Vinga fyr och Vinga Inholmar sedan styrmaskin låst sig. Befh och 1e styrman samt lotsen på bryggan. 2 man på backen för klargöring. Vid tillfället god sikt.

Skeppsdagboken

Fre 10.11 kl 06 avgått Göteborg under lots ledning samt med en bogserbåt akter.Lämnat bogserbåten 06.30 och hamnlotsen 06.45. Fortsatt under sjölots ledning. Vind WSW 7, något regntjocka men uppklarnande.Däcksfolket under tiden gjort sjöklart. Fartyget skulle närmast till Bergen för anslutning till konvoj. Efter att ha passerat Vitens fyr beordrade lotsen STB-gir vilken manöver utfördes.Strax därefter gav lotsen order att lätta på rodret.Rorsmannen ropade då att det är något fel på styrledningen, ratten kan inte röras BBB!. 1e styrman sprang bort till maskinkappen och ropade:" Är det något ivägen med styrmaskin?" Dessförinnan slogs stopp och full fart back men fartyget rände kl 08.17 med en mindre stöt som följdes av flera svåra stötar hårt på grund vidskäret Köttstycket. Trots full fart back i maskin stod hon fast på grund och kl 08.27 började vattnet stiga i rum 2, i eldrummet och tank 1. Vatten sågs komma upp genom luftrören till panntanken. Trots att pumparna startades fortsatte vattner att stiga.Givit signaler i ångvisslan för att tillkalla hjälp. Kl 10 stod vattnet upp till eldstäderna i eldrummet varför pannorna måste avsläckas och ångan släppas ut från pannorna för att undvika explosion. Härmed sattes pumperna ur funktion och fartyget vattenfylldes alltmer. Vid 11-tiden kom Frithiof till platsen och lade be i närheten. Vindstyrka var då uppe i 16 sek.meter SSW och Rosendal högg tungt på grundet med sjön brytande mot BB-sidan. STB livbåt sjösattes och större delen av besättningen lämnade fartyget i den och bogserades av livräddningskryssaren Wilh.R.Lundgren in till Vinga fyrplats jämte deras tillhörigheter. Befh, 1e styrman och chiefen stannat ombord. Även Röda Bokagets Filip kommit till platsen och lagt sig avvaktande. Härd WSW vind och sjö jämte ström under natten. Fartyget huggit mycket hårt på grundet.

Löe 11.11 Något bättre väder med sydlig vind. Filip kunnat föra pråmar för läktring av lasten långsides. Besättningen återvänt ombord. Kl 13 börjat lossa aktre däckslasetn och sedan fortsatt med rumslasten.

Sön 12.11 Lossningen avbrutits 01.30 i ökande vind och sjö. Besättningen uppsagd. På f.m sydlig vind med regn.Vinden under dagen ökat i styrka

ROSENDAL 10.11.39

och dragit över på väst. Då fartyget åter högg svårt på grundet beslöts att lämna det.Wilh.R .Lundgren hämtade alla ombord och bärgningsfartgen återvände till Göteborg med läktaren Raketen. Söndag kväll såg fyrpersonalen på Vinga i 20 sek.meters WSW kuling bränningarna bryta över Rosendal i fartygets hela längd.Skummet rök över masttopparna,alla luckor revs upp och delar av last och fartyg spolades överbord.



Ett foto som togs 10.11 då besättningen lämnade Rosendal i STB livbåt.

Mån 13.11 i gryningen observerades att fartyget var sönderbräckt på två ställen så att för- och akterskeppen låg under vatten.Skrovet bräckts vid lucka 2 och vid bryggan. Ett försök gjorta att närma sig vraket med livräddningskryssaren men det gick inte att borda i den höga sjön. Kl 15 gjordes ånyo ett försök med samma resultat.

Göteborg 15.11.39
Per Henriksson
Befh

ROSENDAL 10.11.39

Maskindagboken

Fre 10.11 satt sjövaktem kl 04. Värmt upp maskin och gjort klart för avgång. Avgick från Göteborg 06.15, med sakta fram. Varierande gång och manövrar till full fart kl 06.58. Kl 08.15 rapporterade 1e styrman Schönberg ner till maskinpersonalen att styrapparaten inte fungerade. Samtidigt slogs maskintelegrafen över till full fart back. Denna manöver utfördes omedelbart och minuten efter märktes fartyget taga grund. Maskinen arbetade fortfaranade med högsta möjliga full back men med negativt resultat. Vattnet började inströmma i eldrummet varföfr fyrarna skyndsamt utrakades. Maskinen var fortfarande i backgång tills ångtrycket nedgått till 5 kg/ kvcm då maskinen stoppades. När vattnet började intränga sattes omedelbart ballastpumpen igång för länsining.Stängt WT luckan till tunneln för att hindra vattnets inträngadne i tunneln och ev vidare in i akterrummet. Öppnat bottenkranarnaa Vid styrman Schönbergs rop ner i maskinrummet att styrningen inte fungerade skyndade 2e maskinist Nyman ögonblickligen att efterse ev fel på styrmaskinen tillsammans med till- och avloppsventilerna för ångan. Några som helst fel kunde icke förmärkas. Då övermaskinist Johansson hörde styrman rop ner i maskin sprang han genast neri styrmaskinsrummet och därifrån ned i maskinrummet för att efterse om något kunde vara iväben med avloppet. Intet fel av något slag kunde förmärkas vare sig med styrmaskinen, ledningen till styrmaskin,till- eller avlppsventilerna. Vid olyckstillfället innehades vakten i maskin av maskinist J.Nyman,smörjare S.Bengtsson och eldare O.Olausson.

Crew List

Befh Per Henriksson, Skillinge, 29.6.99 i Östra Hoby (9.11.39)
1e styrman N.O.Schönberg, 17.11.78 i Raus (5½ år ombord,40 t.sjöss)
2e styrman Gustaf Bagge, 17.11.85 i Göteborg
Chief Karl Johansson, 29.4.82 i Karlshamn (3 mån ombord,30 år t sjöss)
2e maskinist H.Nyman, 22.2.06 i Mjölby. (1 mån. ombord,10år t sjöss)
Stuert G.Gustafsson, 5.4.95 i Mörrum
Kock G.Johansson, 30.6.14 i Mörrum
Matros J.Holm, 4.2.04 i Bröstil (7 mån ombord)
Matros Ivan Johansson, 30.11.13 Söderhamn (8 dagar ombord)
Matros G.Sandahl, 23.1.08 i Norra Råda
Matros S.W.Lindell, 30.7.94 i Mörrum
Lättmatros H.Hall, 4.11.14 i Bolmsö
Jungman Erik Lindgren, 25.1.06 i Ockelbo (11.10.39)
Maskinelev Ebbe Larsson, 8.5.17 Malmö
Smörjare Sven Bengtsson, 18.7.07 Ängelholm (12 dagar ombord)
Eldare H.Ingmarsson, 19.1.15 i Stockholm

forts

ROSENDAL 10.11.39

Forts crew list

Eldare Olaf Olausson, 10.8.97 i Skallsjö (3.11.39)
Eldare A.J.Hjelm, 27.6.82 i Trollhättan
Lämpare L.S.Nyman, 8.2.12 i Selånger

Sjöförhör i Göteborg lör 18.11.39 kl 10.30

Kaskoassurerat i SÅAF.
Sakkunniga: Ombudsman Reinh.Bråkenhielm & sjökapten Magnus Lundberg.

1) Gjordes ingen u-sökning på styrledningen och var denna i god ordning vid fartygets avgång från Göteborg?

Befh Henriksson: Inte kunnat lämna någon förklaring till att styrmaskin låst sig. Inget föremål funnits som kunnat hindra dess behöriga funktion. Befh och 1e styrman efterforskat om något föremål kommit ivägen för styrledningen genast denna låst sig,men inget sådant påträffats. Styrledningskättingen hade inte varit så slack att maljor i densamma kunnat komma i beknip.Med hänsyn till vind - coh strömförhållandena hade det inte varit möjligt att förhindra grundstötningen gemom att ankra upp.

1e styrman Schönberg: Alltsedan avgången uppehållit sig på däck. Efter låsningen undersökt styrledningen och övertygat sig om att inget föremål oklarat densamma. Det hade tidigare några gånger inträffat att styrledningen låst sig. Amledninge därtill torde vara att söka hos själva styrmaskinen.

Chiefen Johansson: Då han hörde 1e styrmans rop genast skyndat ner i styrmaskinsrummet och provat ratten där, och det visade sig då att den inte kunde röras åt någotdera hållet. Ångtilloppet befunnit i ordning. Slutligen tillsett ledningen från styrmaskin till ratten på bryggan utan att kunna upptäcka något hinder för styrinrättningen att fungera. Under de 3 månader han varit ombord hade styrinrättningen mankerat en enda gång och det var i öppen sjö och bstod i att ratten varit trög i sin funktion. Orsaken härtill befunnits vara för knapp ångtillförsel. Inte kunnat lämna någon förklaring till felet deå här gången.

2e maskinist Nyman: Vakt i maskin. Inge person uppehållit sig i närheten av styrmaskinen vid tillfället. Slagit back i maskin,sedan skyndat till styrmaskin och visat sig omöjligt att rubba ratten ur dess läge. Ingen förklaring att ge. Endast en fel av besättningens tillhörigheter räddats.

Matros Holm: Sysslat med att göra sjöklart på backen.

Matros Ivan Johansson: Stått till rors sedan kl 08 och styrt efter lotsens order.Utfört ordern om STB gir sedan Vitens fyr passerats. Så gav lotsen order att lätta på rodret. Det gick då endast att föra ratten ett litet stycke åt BB. Sedan fastnade den,satt fast i sitt läge och kunde ej rubbas i någondera riktningen.+e styrman rusat till och förskt röra

ROSENDAL 10.11.39

ratten utan att lyckas därmed.

Jungman Lindgren: Hjälpt till att göra sjöklart på fördäck. Ej iakttagit några teckenpå fara förrän back slagits i maskin och signal givits i ångvisslan. Därvid såg han att fartyget närmade sig ett skär på kort avstånd, vaeefter det rände på grund.

Smörjare Bengtsson: Vakt i maskin. Ville anmärka att endast en del av besättningens tillhörigheter bärgats .Själv förlorat kläder för 128 kr.

Eldare Olausson : Vakt i eldrummet, till kl 08 då han fått frivakt. Just som fartyget grundstötte åter gått ner i eldrummet där han rakat ut fyrarna varefter han åter gått upp på däck.

KK memorial 18.12.39

Av allt att döma har styrmaskinen ,vilken enligt samstämmiga uppgifter från både däcks- och maskinbefäl tidigare strejkat, av outredd anledning blivit satt ur funktion. Ex officio

Bo Bergström

Eget Rosendal blev vrak

Ons 14.11 försvann vraket på 20 meters djup.Endast en mindre del av den värdefull lasten hade hunnit bärgas .

Historik

Lastångare på 1499 brton byggd 1920 i Kalundborg av stål. (Ex Bedehome, Ageröen) L. 70,4 B. 11,3 Tillhörig Red AB Rosenborg (Torsten Carlbom) i Stockholm, tidigare till 1936 med Kulladal som hemort. Bedehome inköptes i aug 1926 för 15000 pund från Home Line i Newcastle o/Tyne och fick då namnet Rosendal. Byggd som Ageröen 1920 för ett rederi i Kristiansand och var då varvets största bygge dittills. 600 ihkr maskin. På sin första resa fick Agerön maskinhaveri men hade sedan inga nämnvärda haverier. 1922 såldes hon till Home line.

SUMATRA 12.11.39

TRAGISKT SLUT PÅ EN MUDDBANK I HOOGLY RIVER UTANFÖR CALCUTTA.

Rapport

Avgick Calcutta lör 11.11.39 destinerad till Manilla. Rumslast av 7650 ton kol. Djupg F. 26′ 7″ - A .26′ 7″ 39 ombv samt 2 lotsar.
Grundstött sön 12.11 kl 10.50 med 11 knop på Moyapore Bar i Hoogly River i stillt och god sikt. Befh, lots och 2e styrman på bryggan.Fartyget sönderbrutet och övergivet. Grundstötningen orsakats av av sandbanken flyttats. Lotsen orienterat sig efter kända märken. Lotsens medhjälpare lodat hela tiden från Calcutta till grundstötningen.

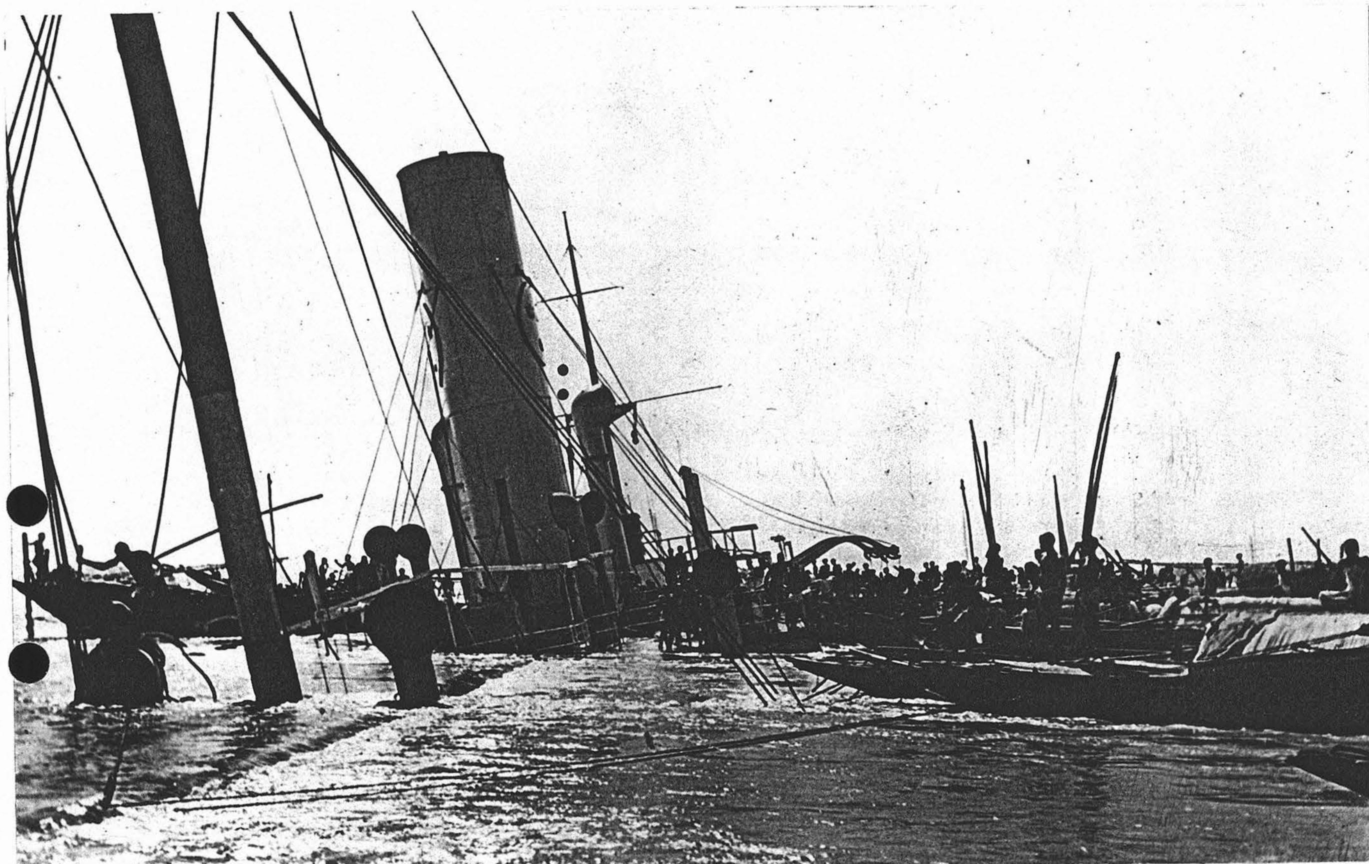
Journal

Lör 11.11 avgått kl 23 från Calcutta med lots ombord, assisterad av 2 bogserbåtar. Kl 01.50 sön 12.11 ankrat på Garden Reach i väntan på lämpligt högvatten.Lättat ankar 07.45 12.11 och fortsatt under lotsens ledning. Kl 10.50 grundstött på Moyapore vid Devil′s Point. Omedelbart försöktes genom maskinmanövrer att få fartyget flott men utan resultat. Tillkallat hjälp genom radion. Kl 11.30 fått assistans av sandsugaren "Balari" som sände ombord en grov wire och genom att Balari drog i wiren och Sumatras maskin arbetade full back försöktes få fartyget flott. Efter en stund brast wiren och Sumatras egen gova wire sändes över till Balari.Försök gjordes åter att dra fartyget flott men utan resultat. Wiren flyttades då akteröver och Balari bogserade för full maskin STB över under det att Sumatras maskin arbetade full fart back.Kl 16 avslutades försöken emedan vattennivån nu sjunkit så mycket att inget kunde göras. Under tiden anlände bogserångaren Activ och kabelutläggaren "Sir Frederick Domayne" och det beslöts att invänta nästa högvatten för att då göra ett nytt försök att med hjälp av alla 3 fartygen dra Sumatra flott. Kl 17 upptäcktes att fartyget börjat bräckas vid lucka 3. Kl 08.30 kom Activ och hämtade en del av besättningen och deras personliga tillhörigheter emedan fara fanns att fartyget skulle kantra och sjunka vid högvatten. Kl 19 upptäcktes att 1:ans,2:ans och 3:ans tankar började vattenfyllas.Omedelbart försökt länsa dessa. Kl 21.10 rapporterade chiefen att vatten börjat tränga in i maskinrummet. Vid 22-tiden lämnade hela besättningen fartyget med undantag av befälet och lotsen.

Mån 13.11 fartyget helt brutet vid lucka 3.Vid högvatten var endast något av överbyggnaderna synligt över vattent.Kl 11 f.m kom Activ långs sidan och då allt hopp att kunna rädda fartygetvar ute lämnade de ombordvarande fartyget. 15 minuter senare sjönk fartyget helt under vattnet så att endast master och skorsten voro synliga.Besättningen förts tillbaka till Calcutta och inlogerats på Mariners Club .

Calcutta 14.11.39
Knut Löthman
Befh

SUMATRA 12.11.39



Sumatra 13.11.39 övergiven och sjunkande,omgiven av infödingar som avvaktar fritt fram för plundring.

Maskinjournalen

Lör 11.11 avgått Calcutta, kl 23 stand by.Varierande manövrar vid utdockning från Kidderpore Dock.

Sön 12.11 kl 02.10 väl i maskin. Ankrat.Varieraden gång till 10.50.
SF 10.51 FF 10.54 FB 10.56 St & FF 11.02 St & FB 11.03 St & FF 11.05 FB 11.07 St & FF 11.13 St & FB 11.15 St & FF 11.16 Stopp 11.17 FF 11.20 SF 11.21 FF 11.22 St & FB 11.22 stopp 11.24 FF 11.24 St & FB 11.30 Stopp 11.35 FB 11.36 St & FF 11.47 St.11.48 FB 11.49 Stopp 12.12 FF 12.14 St & FB 12.15 St & FF 12.19 stopp 12.20 FB 12.21 St & FB 12.24 St & FF 12.27 St & FB 12.28 St & FF 12.32 St & FB 12.35 St & FF 12.37 St & FB 12.40 St & FF 12.42 St & FB 12.43 stopp 12.48 FB 13.07 St & FF 13.10 Stopp 13.15 FF 13.16 FB 13.17 ST & FF 13.17 ST & FF 13.33 ST & FB 13.34 stopp 13.36 FF 13.37 stopp 13.38 FF 13.47 Stopp 13.49 FB 13.54 St & FF 14.00 Stopp & FB 14.02 stopp 14.16 FB 14.22 stopp 14.24 FB 14.38 stopp 14.39 FB 14.43 stopp 14.45 FB 14.46 stopp 14.47 FB 14.50 stopp 14.53 FB 14.58 stopp 14.59 FB 15.02 stopp 15.04 FB 15.14 stopp 15.16 FB 15.17 stopp 15.31 FB 15.32 Stopp & FF 15.37 st & FB 15.39 stopp 16.08 FB 16.15 stopp 16.32 Slutat försöken att få fartyget flott. Vid 17-tiden började fartyget bräckas och stora bucklor visade sig på sidorna för och akter om salongshuset och vid för-

SUMATRA 12.11.39

kan av tvärskeppsboxen. Vid 19-tiden visade det sig vara 3½ famnar vatten i nr 2 och 3 tankar . Vattnet stiger trots länspumpning. Kl 21.30 började vattnet rinna in i eldrummet från överkant i tvärskeppsboxens STB lucka vilket senare ökade att rinna eftersom spardäcket vattenfylldes och rann över i boxen. Tunnelluckan stängdes för att ej tunneln skulle fyllas. Akterskeppet var fortfarande flott. Kl 22 lämnade besättningen fartyget då lotsen uttalat farhågor för stt skutan skulle kantra. Maskin- och däcks befälet stannat kvar ombord över natten.

Mån 13.11 vid 11-tidenkom bogserångaren Actiw åter till fartyget och lotsen påyrkade att vi skulle lämna,då det var sista tillfället,och att det åter var stor risk att fartyget skulle kantra, vid högvatten om ett par timmar. Vattnet stod då upp till cylinderbottnarna i maskin.Alla lämnac då och gick i bogserbåten.

Calcutta 15.11.39
G.E.Jansson
Övermaskinist

Crew List

Befh Knut Löthman, Göteborg, f-91
1e styrman Sven Persson, f-91
2e styrman K.G.Simonsson, f-03
3e styrman G.B.Morin, f-09
Chief G.E.Jansson, f-80
1e maskinist J.A.Åkesson, -93
2e maskinist K.A.Hellgren, f-90
Timmerman U.A.Kihlman, f-00
Båtsman C.O.Sjörstrand, f-05
Matros K.E.Andersson,f-95
Matros A.H.Ekblom, f-07 finsk
Matros F.W.E.Svensson, f-15
Matros V.Gustavsson, f-15
Matros O.Ris , f -18
Matros B.Strömberg, f-16
Lättmatros A.Pettersen, f-16 norsk
Jungman K.G.V.Fridland, f-19
Stuert S G.Lindström, f-98
Kock G.H.H.Nilsson, f-05
Salongsuppassare N.R.A.Malmstedt, f-04
Salongsuppassare L.E.A.Andreasson, f-18
Mässuppassare K.R.Wintzell, f-23
Maskinassistent J.P.Bergstrand, f-12
Donkeyman V.S.Carlström, f-92

forts

SUMATRA 12.11.39

Forts crew list

Smörjare N.A.Andersson, f-93
Smörjare K.Jansson, f-90
Smörjare I.G.R.Nordström, f-10
Eldare P.E.J.Frick, f-16
Eldare K.V.E.Ingeman, f-16
Eldare N.E.Håkansson, f-08
Eldare T.A.Nikolausen, f-07 norsk
Eldare F.G.Svensson, f-06
Eldare J.E.M.Sandberg, f-17
_dare E.F.Jönsson, f-97
Eldare G.Pettersson, f-16
Eldare A.J.Berthilsen, f 11 Norsk
_mpare L.Lundström, f-16
Lämpare H.Gibril, f-11 British
Lämpare Addi Ismeil, f-12 British

Calcutta 20.11.39
Befh

Ingen sjöförklaring

Generalkonsul Paul Ekström, 2 Asoaka Road,Alipore,Calcutta,skrev 29.12.39 till KK att " då förhör hållits inför vederbörande Indisk domstol,har jag icke ansett nödvändigt upptaga sjöförklaring inför generalkonsulatet."

Nedanstående engelska protokoll inkom till KK först 21.5.40 via London.

MARINE COURT OF INQUIRY, CALCUTTA: 21.12.39

Inga uppgifter om kaskoassuradörer o.dyl. I stort sett ett förhör om lotsningen med referenser till sjökort som ligger i arkiv i ~~Calcutta~~ lcutta. Därför utelämnat sådana hänvsiningar o.dyl.

L.M.Buoy = Lower Moyapur Buoy.

Lotsen T.H.Pell: I have been in the Bengal Pilot Service for over 11 years. 12.11.39 I was in charge of the ss Sumatra.I had taken her over at about 7 a.m. Her draft for & aft was 26′7″. When I got to the Achipore S.B., the semaphpre showed 10′6″ . The depth water I hade was : B.track 17′6″, No 3 track 18′; C-track 17′9″ . When I was abeam of the semaphore the water was 11′rising. The I allowed my vessel to drift up a bit so as to get almost on to No 2 track,which gave me a good angle for starboarding into the bight. When she was opposite the Birla chimney,where there are no marks to assist one, I had to keep to the deep water and see that I could round Devil′s Point in deep water,at the same time avoid being set on Devil′s Point,wherethe tide sets you on. I was navigating about 300′to 400′off the Eastern Bank. I starboarded slowly around the bend,

SUMATRA 12.11.39

The vessel aswering to it all the time .When I was opposite the L.M.Buoy she was gradually going to straboard and I was checking her with port helm. The vessel then sheered heavily to STB. I ordered helm hard a port. I felt the vessel easing up and I rang the engines fuxx up full speed. Shortly after that the vessel stopped.She never answered to the helm hard a port. When she went agound she was heading in a south westerly direction. I took the bearings and found the to be Outer Column 78°,Inner Column 102°. I had an Indian leadsman who was taking soundings at the time.When I grounded he gave me 27′. I immediately sent him forward where I thought I might be aground,but the soundings taken from there to the bridge showed I was afloa The time by my watch was 10.55 when I grounded. There was a difference of a few minutes with the watch on the bridge. The 2d officer and the man at the wheel were on the bridge at the timee and the captain came up just as we were ringing the engines full astern. In manoeuvering my engines the vessel was pivoting from south to WSW. That indicated to me that I was on a lump. If I hade bilged on a bank I could have saved my stern but not the whole ship. I did not drop my anchors,because I was in a position with the ship pivoting that I hade every hope of getting her off. At 12.30 the survey launch came along with Martin and Webster. They immediately assisted me in taking soundings. From the later bearings I can say that my ship moved up to 600 to 700′after the grounding,on a line with the edge of the sand.... The ship is a sluggish ship - I had handled her before - but she was answering her helm readily. From the time the vessel started to sheer to the time of her running aground took about half a minute. I think the cause of the vessel sheering heavily to STB was that there were strong eddies due to the tide,and also there was shoal water. Allt the orders I gave to the officer of the helm were properly carried out. Nothing happened prior to the ship running aground which would have justified the captain interfering with my navigation of the ship. The sheer started 15 to 20 seconds before I touched ground. I was roughly abreast the L.M.Buoy when I began to take the sheer. I kept the vessel going full speed all the way across the bar.The "Oakland" and the "West Cusseter" were 2 ships which passed me and the crossed the Moyapore Bar before me. They also had trouble at the bar that morning,but they managed to get over. Their draft was slightly less than mine. My ship was heavily laden with coal and she had coal bunkers om deck,so she would be slower to answer the helm than normally. She was gradually starboarding and coming into an eddy.Her Starboard movement was at once greatly exaggerated.These eddies were not abnormal,but are such as are to be expected at that place.When she the vessel started sheering to STB I thought she might have got caughtx in an eddy.

Lotsen C.E.Davis: A branch pilot, on 12.11 in charge of the "West Cusseter"

SUMATRA 12.11.39

- draught 24′6′′- and took her down the river. I passed the Sumatra when she was in Garden Reach and I crossed the Bar (Moyapore) at 10.30 a.m. I was about 20 minutes ahead of the Sumatra. As soon as you cross the bar, you are apt to sheer towards Devil′s point,which yoy counteract by using STB wheel. Conditions that day struck me as being exceptional,because I found I had to use an unusually large amonut of STB wheel. The cause of the exceptional current hereabouts ist the position of the sand shoals. The exceptional condition was also caused by eddies, I wish to say,that I had never before had to use so much helm on any ship when passing that ortion of the river. I have not experienced such exceptional conditions since. When I counteracted the abnormal conditions by starboarding the helm, I proceeded without any furher difficulty. From the Birla ~~Xxx Mxxx~~ Jute Mill to the No V Mark , I hade the wheel hard astarboarded. Then the vessel kept sheering towards STB and I had to keep the helm hard aport to correct the sheer. The sheer carried me about 2 points to SBT and I was then able to correct it.

C.G.Franklin: Master Pilot with 11 years experience. 12.11 in charge of the "Oakbank", her draft was 22′. I was om Moyapore Bar about 10.05 a.m. I found the ship taking an abnormal run and I had to correct it by putting the wheel hard STB. I continued like this up to abreast of the L.M. Buoy and after that straightened up and carried on.I was on a half-load ship having twin screws.

F.W.Martin: Assistant River Surveyor,Port Commissioners,Calcutta: I took soundings raound the wreck 12.11 & 13.11. I was on the survey launch "Heron" whick was attached to the dredger "Balari". (Här följer hänvisningar till en mängd kartor med lodsiffror runt vraket,uppgifter som är utanvärde om man inte har kartorna till hands.)Kommit fram till att leden varit mer uppgrundad än vad sjökortet uppvisat,beroemde på att sand-och muddbankarna flyttar på sig i floden.

Befh Löthman: I was the master of the Sumatra. I was on the lower bridge for about ½ an hour before the ship ran aground. We had been going slightly STB and about 3 or 4 minutes before she went aground she had been ~~st~~ steadied. Just before we ran aground I saw eddies on the STB side and went up on the bridge. When I got there she was aground.When she went agroundthe buoy was about 300′abeam on the STB side. She was then still on a southerly course and had not swung arpund. In the subsequent manoeuvres to refloat her, I thought she had been refloated once,but she swung with the current again and went aground. I did not notice any sheer of the ship just before she grounded. The interval of time between her first going aground and when I thought she had refloated was about 20 minutes. When she

grounded the buoy was abeam of the bridge.After the grounding mr Pell told me that the grounding was caused probably by sands advancing. He never told me anything about the vessel having sheered. It took me about 5 seconds to get from the lower to the upper bridge.I don't think there was any possibility of a sheer having occurred during those 5 seconds. She was aground amidships on a sort of lump.After grounding and until she was abandoned she might have shifted 15 to 20',but nowhere near 800'or even 200'. I should like to mention that after we grounded a tug took the buoy away ,about 1 or 2 p.m. My cabin is off the lower bridge. I had my breakfast in the chartroom,which I finished at 10.30.I had a general chart of the whole river with me,from which I could tell exactly where the navigable channel was. When we were passing about 300'east of the buoy,we were about 1200'from the eastern bank.I took the buoy as indicating the western side of the channel. 10 minutes before grounding ,looking at the buoy ahead, I could see we were nearer the west side of the river than theeast. We were then about 2 miles from the buoy. I did not know where the L.M.Byoy was situated with respect to the channel. The buoy was of no special interest to me. I was not apying any particular attention to the parts of the river we were passing through. I was not paying special attention to the movements of the ship.It may bee that the ship was aground when I first saw the eddies from the lower bridge. -When the vessel sheered after grounding she pivoted around. Ahe apperaded to be aground on a lump amidships.My leadsman took soundings at once and they showed her to be aground in that way. Nothing prior to her running aground had led me to feel there was any danger. After grounding I was busily engaged in getting my ship off.

<u>2e styrman Simonsson:</u> Took over the watch at about 10 a.m 12.11.Before the accident the ship went over from the west to the east bank of the river. The ship was then taken slightly to STB for some time and then straightened out and passed the buoy at a distance of about 300'from it. We were following the marks ashore so I was not observing the compass. When we ran aground the buoy was roughly abreast of us.After steadying we went roughly parallel to the east bank.After running aground various manoeuvres were tried by pilot to get her off. I was sent to the f'castle so I cannot say say wether she refloated.I did not notice any eddies on this occasion just before the ship ran aground, nor did I see my ship take a sheer. We had been running staedy for 2 or 3 minutes before running aground. I was on the STB side of the bridge mostof the time just before the accident. The ships head was changing frequently. 2 days after the accident I made a report both verbally and in writing to the Swedish cosnulate. I took as accurate bearings as I could after the grounding and marked it on pell's chart (exhibition 13). I can't say wether this is the

SUMATRA 12.11.39

charton which I plotted the position. It took me about one minute to take the bearings. I plotted the position of the vessel in the chart. When I took thebearings I was about 350′ from the buoy. When she was aground she was pivoting from a point aprrox. amidships.

Quartermaster W.Guntersson: I was steering the wheel of the Sumatra. When we ran aground the buoy was about 250′ abeam of the main mast. We had been going on a steady course for about 5 minutes before running aground. I did not notice the ship sheer justbefore the grounding. I was not given any order of helm hard aport just before or after. Before steadying her I was putting my helm astarboard under orders. When I steadied her I had to give her a little port helm. After steadying her I received no more helm orders before we ran aground. During the different manoeuvres after the grounding the ship was pivoting from amidships. It did not appear to me that she shifted up bodily at all. I was busy obeying the orders I had been given. My helm was free after I grounded.

Captain P.Ridley, Deputy Port Officer, Pilotage: The L.M.Buoy has been in it's present position for many years and the cahnnel is fully charted. We shift buoys as little as possible.

In the opinion of the assessors the Oilots handling the vessel was at fault. Sumatra was piloted too far to the westward side of the channel with the result that she ran into the shoal water and went aground. The pilot mr T.H.Pell was to blame. He wasto blame beacuse he took his ship too close to the eastern edge of the navigable channel and did not allow for the shoal water on this side; he did not use his anchors after griunding; he did not check the 2d officers bearings; he did not make full use of the soundings taken by the River Surveyors immediately afterthe grounding. The cause of the vessel grounding was due to her rounding too closely to the L.M.Buoy (Lower Moyapur Buoy) and, getting into shoal water, the veseel took a sheer to STB and grounded.

((Det finns en massa petitesser i inquiryn om L.M.Buoy och dess läge och avstånd till Sumatra liksom lodade djup och otaliga hänvisningar. till obefintliga sjökort, varför allt detta saknar intresse utan tillgång till de kort som figurerade vid inquiryn .))

KK memorial 4.6.40

Försumlig navigering från den ebgelske flodlotsens sida.Denne rundade Lower Moyapur Boj för näara, vilket förorsakade fartygets skärning STB hän i det av strömvirvlar uppfyllda och snabbt uppgrundade farvattnet.

Han borde dessutom omedelbart ha låtit fälla ankarna, vilket möjligen givit honom tillfälle att vid högvatten senare på dagen med maskinens hjälp manövrera fartyget flott. Ex officio Bo Bergström.

SUMATRA 18.11.39

HISTORIK

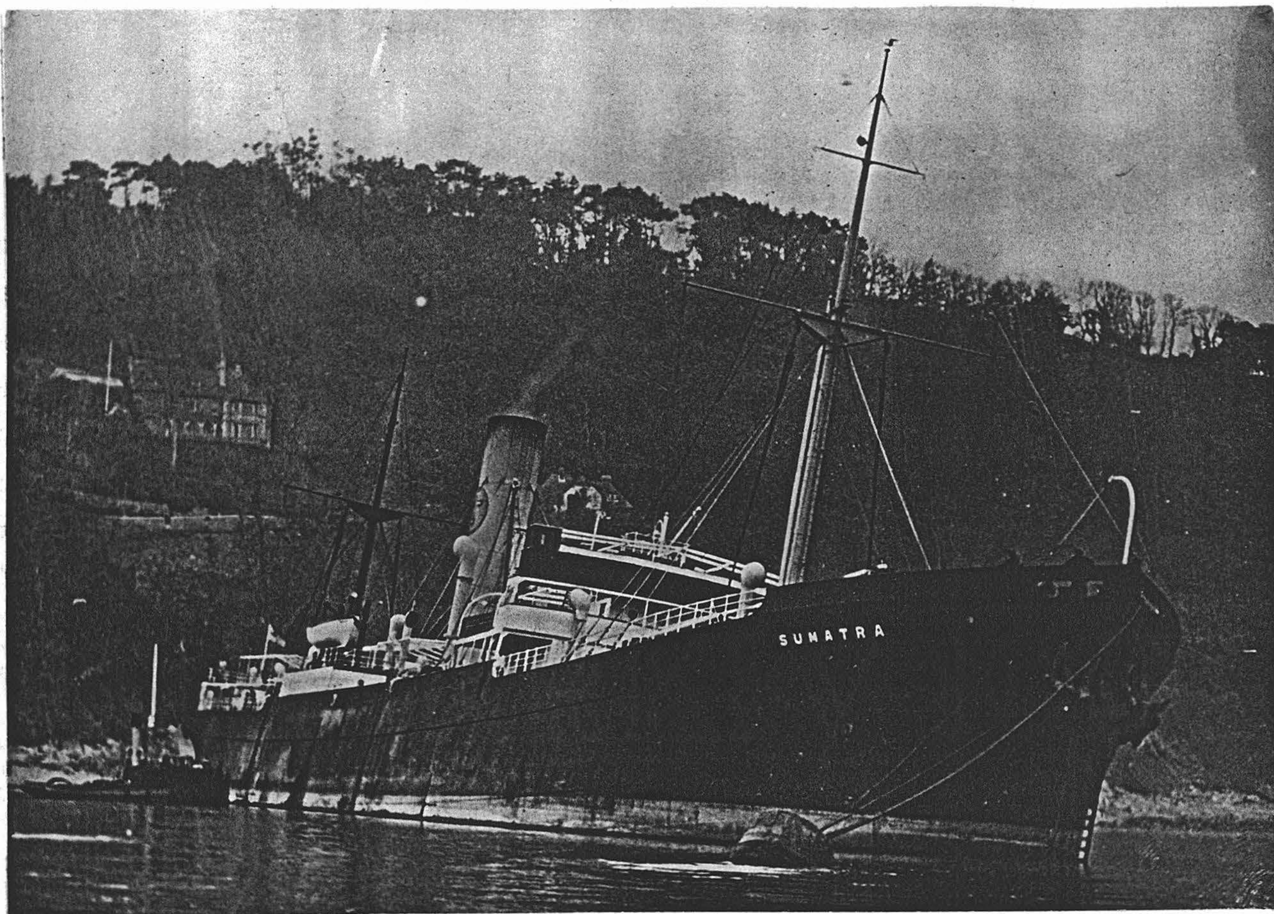
Lastångare på 5352 brton byggd 1914 vid Earl's Shipbuilding & Eng Co ltd i Hull av stål. K 134,1 B. 16,2 Tillhörig AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet (G.Borin) i Göteborg. 9200 dw. Beställd i sept 1913. Gick på provtur i hårt väder 17.9.14, 12 knop på last, intog sedan kollast och kom till Göteborg där trådlös telegraf installerades ombord. Sumatra insattes sedan på rederiets Fjärran Öster-trade. Vid leveransen var Sumatra ett av de största fartygen i vår handelsflotta och utrustad med en mängd finesser och moderniteter som avhandlades 28.10.14 i Teknisk Tidskrift. Hon var shelterdäckad med kryssarakter, 5 luckor, hinderfria rum utan stringers, 7 vattentäta skott, överbyggnadsdäcken lagda i pitchpine. 10 st Sieurins enkelwinschar, q0 Mannesmanbommar,Clark Chapman ankarspel, bra lastrumsventilation,telemotorstyrning, tankar för 1000 ton vattenbarlast, boxar för 600 ton bunkerkol ochmed plats frö lika mycket i bryggdäck, huvudmaskin en pripleexpansionsmaskin på 2750 ihkr med cyl.diameter 27x45x75'' , kopplad till 3 pannor med Howdens forcerade drag och med Diamond Blowers sotapparater vid flamugnarna. I inredningen fanns el. ljus och värmeledning, på båtdäck Schmidts patentdävertar. I brygghuset mellan luckorna 2 & 3 inrymdes 3 dubbelhytter för passagerare, en mahognypanelad salong, befh dag- & sovhytter, pentry,stuerts hytt, en elevhytt,konor,bad mm. Befälsinredning midskepps runtkappen. Manskapshyyyetran med skilda mässar och tvättrum för däck-och maskinfolket låg akter och där fanns klädskåp för varje man o.a nyheter. Den 5.5.30 på resa Manilla-Soerabaja för lastkomplettering grundstötte Sumatra på ett rev, Pearl Bank, i Sibutu Passage vid norra Borneo men flottogs 10.5 med hjälp av en gammal last- & passagerarbåt "Kinabalu" från Sandakan som utsänts av Lloyds. Dessförinnan hade last läktrats i ett dygn. I sandakan intogs denna last igen efter prov.tätning med cementkistor. Bärgarlönen gick på 5300 pund. Efter hemkomsten dockades fartyget för reparation vid Götaverken. - Den 10.1.36 på resa Colombo-Port Said-Amsterdam/Gtbg fick Sumatra eld i jutelasten i höjd med Ushant och assisterades 11.1 in till Dartmouth av Zwarte Zee och ankrade vid Torbay.Lasten läktrats under vattenbegjutning.Den skadade styrledningen måste repareras. Sumatra intog sedan den svårt skadac jutelasten och konvojerades av Zwarte Zee till Antwerpen. Efter lossning kom hon 25.1.36 till Hamburgoch 1.2.till Göteborg. - Sumatra låg i docka för sista gången i Göteborg i aug 1939 före avgången till Indien på den resa som skulle sluta i Hoogly River. Befälet hade sedan 6.5.39 i Colombo kapten Knut Löthman,Gtbg. Se foto från branden 1936 på sid 10.

Besättningen hemsänd på Brittiskt fartyg

Sumatras skeppsbrutna besättning hemsändes från Calcutta med ett brittiskt fartyg. Sumatras vrak uppslukades helt av de bottenlösa dymassorna i floden

SUMATRA 12 11.39

Hooglyfloden gör en skarp krök där Sumatra gick på ,därav namnet Devils Point



Sumatra vid Torbay,Dartmouth 11.1.1936 sedan branden i jutelasten släckts. Se historiken.

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

OHYGGLIGT SKÅLLAD ELDARE LÄMNAD ÅT SITT ÖDE AV KAMRATERNA PÅ FÖRFLOTTEN. SEX MAN FÖLJDE MED I DJUPET DÅ ÅNGAREN SJÖNK EFTER EXPLOSION VID HUMBER FYRSKEPP. FÖRSTA SVENSKA OFFRET FÖR DEN NYA TYSKA MAGNETMINAN.

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

Telegram från Gen.konsulatet i London till UD 20.11.39

"316 steamer B.O.Börjesson sunk yesterday by explosion near English coast stop regret inform first engineer Konrad Andersson second mate Ragnar Carlström cook Karl Einar Andersson fireman Ingemansson fireman Rune Westerlund trimmer Bror Nilsson missing stop believed drowned stop Following in hospital Grimsby first mate Sven Svensson second engineer Ivar Persson steward Lennart Palm engineer apprentice Knut Frisk fireman Torsten Ljunggren seamen John Emil Kjellstrom Anders Andersson Johan Nilsson stop Captain Siegard donkeyman Nils Edman seaman John Ekman Mark Wahlstrand and Georg Pitsal shaken but uninjured now in Grimsby stop Westerlund is of Finnish and Pitsal of Estonian nationality stop remainder Swedish stop advise owners = Sw.Consulate General"

Rapport om Sjöolycka

Avgick Northfleet den 16.11.1939 i barlast till Tyne. Djupg.F 7'-A.10' 19 ombv.

Sönderspängdes 19.11.39 kl.04.15 sommartid 3 naut.mil NtO Humber fyrskepp Svag vind,ganska smult, mot dagningen ökad vind och sjö. Ie styrmans vakt Utkik på bryggan. 6 ljutit döden, 8 skadade. Antaglig orsak:minexplosion. Sjökorten nya för resan.

Grimsby 23.11.39

B.Siegård

Journalutdrag:

Torsdag 16.11 vid 15-tiden var fartyget loss och togs u. lots ledning och för egen maskin ner till Gravesend redd o ankrat.

Fredag 17.11 lättat ankar kl.11.30 och fortsatt u lots ledning ner till ~~Gravesend~~ Southend. Där fått order av kontrollfarxtyg att kvarligga till följande morgon kl.08.Samtidigt lämnades maskinskrivna instruktioner för navigation till Tyne "through the minesweeped channel", vilka istruktione strängt följdes.

Lördag 18.11 kl.08 hyvat upp ankaret och fortsatt u. lots ledning ner till lotskuttern vid Sunk fyskepp där lotsen lämnades. Resan fortsattes, följande givna Amiralitetsorder.C:a kl.18.30 passerat Crossands fyrskepp och vid midnattstid Outer Dowsing fyrskepp.

Sön. 19.11 kl.04 passerat Humber fyrskepp,varvid kursen ändrades till nordöver mot Flamborough Head, följande den svepta leden. Ungefär kl. 04.15-04.20 skakades hela fartyget av en mycket stark explosion som släckte allt ljus.Jag själv befann mig på soffan i min sovhytt,liggande fullt påklädd, och slungades vid explosionen mot kojen på andra sidan

B.O.Börjesson

av hytten och slog huvudet i denna. Jag lyckades dock komma upp på däck, och tog mig till flotten på STB sida av lucka 2. Fartyget hade då något BBslagsida. En efter en samlades besättningen där, och med en av dem, som hade en ficklampa, tog jag mig upp på båtdäck och fann att båda livbåtarna hängde i däverterna i endast en talja vardera, med årorna förlorade. Ett försök att fira STB båt misslyckades och den gled ifrån oss. Jag ansåg nu det bästa vara att vi höll oss till flottarna, varför jag gick ner till besättningen igen. Kommen ner, märkte jag att slagsidan ökat något, men att fartyget fortfarande flöt mycket högt, varför någon omedelbar fara j var förhanden. Vi placerade 2e maskinist Persson, Ie styrman Svensson och matros Nilsson, som voro skadade och hade svårt att röra sig, på den främsta flotten. Sedan gick jag ner till BB-sidan för att ta mig ner i hytterna därstädes. Kommen bort till bunkerluckan upptäckte jag att däcket där var upprivet, men att skotten dock stodo kvar, varför jag vände runt för att söka komma fram akterifrån. På återvägen mötte jag stuert Palm, som var illa slagen, och tog honom med bort och placerade honom på den aktre flotten på lucka 3. Sedan försökte jag ånyo komma in i BB-hytterna, men även här var vägen blockerad. Det är min åsikt att 2e styrman Carlström och kocken Andersson dödats i sina hytter vid explosionen. Jag återvände, och mötte då donkeyman Edman. Han hade varit i Ie maskinistens hytt och sade att Ie maskinisten låg ihjälslagen i hytten med mycket spillror över sig. Själv kunde jag ej ta mig in i hytten då öppningen var för smal. Vi lyste sedan över maskintoppen och såg att gretingarna och maskinen voro nerfallna. -amt attjärnskottet till maskinkappen, till 2e styrmans och kockens hytter samt durkarna voro borta, men till Ie styrmans hytt stod skottet kvar. Jag lyste även ner i maskinrummet där allt var kaos. Vi gingo tillbaka igen till förliga flotten där besättningen fått tag på lämpare Nilsson och Maskinelev Frisk, båda svårt skadade, som de placerat på flotten. Eldare Ingemansson hade vakt i eldrummet och torde ha dödats vid explosionen. Vi som var någorlunda rörliga gick sedan in i salongen och fann allting där losslagetSåledes voro stolarna och bordet, som varit fastskruvade i däcket, losslagna och allt i spillror. Vi gick sedan upp i karthytten och lyckades få tag i vårt Blue Light-förråd, som vi tog ner och signalerade med för att väcka uppmärksamhet till fartyg som passerade oss på båda sidor, ganska nära, men utan att uppmärksamhet väcktes. Efter c:a en timmes förlopp, då jag befann mig på akterdäck för att se efter hur högt vattnet i akterrummet (vattnet hade då nått till rundningen på tunneln på lovarts sida) kom en båt och prejade oss på BB sida. Jag ropade att vi voro torpederade och att han skulle gå till andra sidan för att rädda oss, vilket han

B.O.BÖRJESSON 19.11.39 .

troligen ej uppfattade. Ekman, donkeyman,Wahlstrand, Pitsal och Westerlund kom mig till hjälp, och vi lyckade få ut aktra flotten, men innan vi lyckats få våra sårade dit, slets fånglinan.Donkeyman lyckades dock hoppa över på flotten, i avsikt att ta emot en ny fånglina, men den räckte ej till, emedan den trasslat in sig i spillrorna vid förliga flotten. Vi gick dit för att vänta vid förliga flotten.Något annat fann ej att göra. Efter en lång väntan kom äntligen tidpunkten då fartyget fått nog och började röra sig. Jag sade då till alla att hålla väl fast Så kom vattnet och vi sjönk, men det måste inte ha varit länge innan vi kom upp igen,emedan lungorna ej var överansträngda. Vi,som då fartyget gick ner, stod på däck och höll oss i flotten,äntrade nu ombord på flotten som drev iväg akteröver. Det hade nu börjat dagas, och vi såg att båda masttopparna var över vattnet. Även saknade jag eldare Westerlund och lämpare Nilsson.Senare hörde jag av Pitsal, att Westerlund, då fartyget gick ner, hade sagtttill Pitsal att han ej litade på flotten utan hade hoppat i vattnet för att försöka klara sig simmande. Efter c:a en timme på flotten blev vi upptagna trawlaren Frascati av Grimsby, som var på hemväg. På vägen till Grimsby fick vi höra att DONKEYMAN/ blivit räddad av trawlaren "Rose of England" av Grimsby. Söndag f.m. kl..11 landsattes vi i Grimsby. Saknade är övermaskinist Conrad Anderss 2e styrman Ragnar Carlström, kocken Carl Andersson,eldare Jan Ingemanson ,vilka torde ha dödats av explosionen, samt eldare Runar Westerlund och lämpare Bror Nilsson , som inte kunde räddas. Inga skeppspapper bärgades.

Grimsby den 23.10.1939

B.Siegård Befh.

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Grimsby 25.11.39 kl.09

Sakkunniga: Befh på Granö av Sthlm, Carl Kristian Cronberg , och befh på Bohus, Henrik Ågren.

6 vittnen hörts på Grimsby & District Hospital

Befh: B.O.Börjesson gick med utsvängda livbåtar. Flottarna tagits ombord den 20.9.39. Anser att explosionen inträffade om BB under och på förkant av maskinrummet. Den var oerhört kraftig, sannolikt en mina Överallt rådde förödelse och alltvar tyst efter explosionen. Tack vare att maskinskotten höll till båda rummen, flöt fartyget i c:a 2 timmar. Befh hjälpt den svårt skadade lämparen Bror Nilsson till förflotten, sedan denne tagit sig upp ur eldrummet, men därefter inte sett till honom. Eldare Westerlund föreföll oskadad. Befh sett honom vid flotten, men ej sedan fartyget sjunkit.BB-hytterna var

B.O.BÖRJESSON 19.11.39.

alldeles bortsprängda, såväl durkar som skott. Befh uttalat sitt erkännadde för besättningens lugna uppförande under den svåra tiden.

Ie Styrman: (Hörd på sjukhuset) Satt vid explosionen i karthytten och skrev i kladden angående pejlingen av Humber. fyrskepp och sökte ut den nya kursen. Slungades upp vid explosionen och slog huvudet i taket. Hela hytten blev till spillror. Då han sökte resa sig, märkte han att ena benet var brutet. Släpat sig ner till båtdäck och sett båtarna hängande i sina taljor. Släpat sig vidare till förliga flotten och stannat där. Hjälpte till att lägga den svårt brände lämpare Nilsson som dock oupphörligt steg upp och sluligen gick emot en lufttrumma vid salongsskottet, där han föll ihop. Nilsson syntes sedan icke mera. Varit en mina av ohygglig styrka som orsakat explosionen. Hade hört av 2e maskinist Persson att denne slungats upp i maskinskylighet vid ingången till maskin och blivit hängande där, över ett spant. Persson själv tagit sig ner och sedan ut till förflotten där han stannat. Jungman Smids Anders Andersson, utkik på bryggan vid explosionen, hade skadats vid explosionen och måste hjälpas ner till förflotten och läggas på den. Allting gjorts för folket som kunde göras.

Donkeyman: Explosionen var oerhört kraftig och verkade komma från midskepps. Låg i sin koj i förskansen, där all inredning föll ihop. Sprang midskepps och fann båtarna skadade. Gått till förflotten först, men sedan gått runt och sett sig omkring. Mycket mörkt. Hört jämmer från eldrumsgretingen och funnit den mycket svårt skållade lämparen Nilsson stående där. Med hjälp av eldare Westerlund fört Nilsson till förflotten och lagt honom där. Gick sedan och lyste med ficklampa in i chiefens hytt, som var fullständigt ramponerad. Såg övermaskinist Andersson ligga där till synes livlös i en sådan ställning att Edman fick den uppfattningen att Andersson brutit nacken. Han var till största delen begravd av inredningen i hytten. Edman tog tag i hans arm, men något liv förmärktes ej. Denna hytt låg på STB-sidan. BB-hytterna var helt bortsprängda. Gick akteröver till flotten där maskinelev Frisk låg o hjälpte honom till förflotten. Gick sedan en ny runda tillsammans med befh och kunde åter konstatera att hela midskeppspartiet var totalt ramponerat. Såg genom akterluckan hur vattnet i rummet långsamt steg uppefter maskinskottet och märkte BB slagsida. Hjälpte sedan till att få akterflotten i sjön och fick, genom att fånglinan oklarades, tillbringa 45 minuter på flotten innan det ljusnade. Flotten drev iväg o Edman såg att B.O.Börjesson fick alltmer slagsida, men drev sedan så långt därifrån att han inte såg något mera. Då en trålare sågs närma

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

sig blev Edmans viftningar och rop observerade och han blev upptagen.

Matros John Ekman: Frivakt. Kastats ur kojen i skansen .Stor förödelse där. Kommen midskepps hjälptmaskinelev Frisk och sedan hjälpt till att skaffa kläder till de sårade. Gått föröver och där sett eldare Westerlund ifärd med att kasta dörrar och andra flytande föremål överbord för att ha något att hålls sig uppe på i vattnet. W.sagt att han inte litade på flotten utan ämnade klara sig själv. Han avråddes avaandra menssbdd ej att hindra. Då fartyget sjönk sågs W. på en lejdare man satt ut om BBB . Ingen sett till honom senare.

Matros Källström:(Hörd på sjukhuset) Stod till rors vid explosionen. Kastats upp i taket och vaknat till medvetande liggande på rygg i spillrorna . Hört Ie styrman samtala med utkiken jungman Andersson som skadats illa. K.fått tag i ett livbälte och bagit sig ner midskepps. Huggit ner STB livbåt som hängde i förtaljan.Hjälpt till att söka efter de saknade. Allt försiggick lugnt trots förödelsen, de många skadade och saknade, mörkret och ovissheten.

Stuert Palm:(Hörd på sjukhuset). Slogs sanslös i sin hytt om BB,akter om salongen, där han låg och sov. Själv lyckats ta sig ut och till akterflotten. Talat med Frisk som var medtagen. Begivit sig föröver och mött de andra, som hjäppbbeFrisk föröver. Såg den svårt skållade lämpare Nilsson läggas på flotten, men att Nilsson sedan släpat sig bort mot salongshuset där han blivit liggande, till synes livlös . När fartyget kantrade såg Palm hur Nilsson gled bort och försvann och Palm trodde då att han redan var död. Ej lagt märke till Westerlund.

Matros Johan Nilsson:(Hörd på sjukhuset). Stod vid explosionen vid kabyssdörren STB och fick ena armen sönderslagen av kabyssdörren. Försökt hjälpa stuert som var avsvimmad. Sedan gått tillförflotten Såg den skållade lämparen Bror Nilsson då denne gick mot salongshuset då han kastadeuut med armarna och föll ihop ,döende eller död.

Maskinelev Frisk:(Hörd på sjukhuset).Stod på lejdaren i maskinrummet som slets loss och kastades mellan durken och maskintoppen. Frisk kastats högt upp och fallit ner på durken där vattnet redan stod högt. Becksvart och het rusånga. Måst lägga sig under vattnet på durken för att inte bli ihjälskållad. Maskinen helt sönderslagen. Försökte flera gånger ta sig upp, men först sedan hettan minskat kunde han klättra upp på däck. På hans rop kom stuert Palm som hjälpt honom släpa sig till akterflotten. Frisk blev senare hjälpt

B.O.BÖRJESSON

till förflotten.Såg att lämpare Nilsson lades där,svårt skadad och bränd av rusånga. Nilsson bad att han ej skulle bärgas. Han stod så upp, gick mot salongshuset under jämmer, slog ut med armarna och föll ihop på däck. Frisk såg honom ej mera.

Eldare Ljunggren: (Hörd på sjukhuset).Skadat ena foten i skansen vid explosionen. Släpat sig ut till förflotten och blev kvar där hela tiden. Ej lagt märke till Nilsson och Westerlund.

Jungman Wahlstrand: Kastad ur kojen i förskansen ,där han låg och sov Gått midskepps och sett på förödelsen. Hjälpt till att blossa och morsera SOS.Sett lämpare Nilsson på flotten. Nilsson varit mycket svårt skadad och bränd och närmast redlös ,inte svarat på tilltal.Då Wahlstrand kom tillbaka till förflotten innan fartyget sjönk var Nilsson försvunnen.Hört Westerlund yttra att flotten inte var något att lita till.

Lämpare Pitsal :I skansen vid explosionen. Skyndat midskepps, sedan gått tillbaka och klätt på sig. Träffat Westerlund midskepps och följt med denne till skansen, där W. lyckades hitta sin motbok med ett större penningbelopp bland spillrorna.Pitsal var hela tiden tillsammans med Westerlund, som sagt att det var för trångt på flotten och att han trodde det var bättre att sitta på fartygssidan, då han antagligen fått för sig att fartyget skulle bottna i det grunda vattnet.

KK memorial 13.12.39

....minexplosion . Ex officio

Bo Bergström

CREW LIST

Befh Nils Bertil Siegård,Pålsjögatan 49,Hälsingborg, -86
Befh sedan 1927,ombord sedan 20.9.39,i sin hytt vid expl
Ie styrman Sven Thure Svensson,Södra Sandby,22.8.86 Mönstrat 20.9.39
På bryggan vid expl. Till sjukhus i Grimsby.

+ 2e styrman Ragnar Emanuel Carlström, Hälsingborg, -83
Troligen dödad i sin hyttvid expl.

+ Chief Konrad Nikanor Andersson, Hälsingborg, -89
Dödad i sin hytt vid explosionen

2e maskinist Ivar Hjalmar Persson, -00
Skadad i maskin vid expl, till sjukhus i Grimsby

Forts.

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

Stuert Lennart Palm ,Limhamn, 30.10.00 Påmönstrat 20.9.39
Skadad i sin hytt vid expl Till sjukhus i Grimsby

+ Kock Karl Einar Andersson,Höganäs, -17. Mönstrat 12.8.39
Troligen dödad i sin hytt vid expl

Maskinelev Knut Olof Frisk,Porjus,9.1.15 Mönstrat 8.8.39
I maskin vid expl. Till Sjukhus i Grimsby

Matros Johan E.Källström, Svalöv,3.11.04 Mönstrat 25.8.39
Rorsman vid expl. Till sjukhus i Grimsby

Matros John Ekman,Lökom,Vnl läm, 2.1.98 -"- 24.10.39
I skansen vid expl.

Lättmatros George Püsal-Pitsal, Tallinn,8.2.07 -"- 14.9.39 i Kotka
I skansen vid expl

Matros Johan Nilsson,Hälsingborg, 12 8.73 -"- 20.9.39
Vid kabyssen vid expl Till sjukhus i Grimsby

Jungman Smids Anders Andersson, -13
Utkik på bryggan vid expl Till sjukhus i Grimsby

Jungman Mark Leo Wahlstrand, Nättraby, 14.5 06 -"- 20 9 39
I skansen vid expl

Donkeyman Nils Edman, Ramlösa Brunn, 25 5 11 -"- 24.10.39
I skansen vid expl

+ ~~Eldare John Albin Ingemansson, Mörrum, Blekinge, -04~~
Troligen dödad i pannrummet

+ Eldare Runar Frithiof Westerlund, -10
Litade inte på flotten,försvann

Eldare Torsten Olof Fredrik Ljunggren, Reftele,Halland,18.7.06
I skansen vid expl. Till sjukhus i Grimsby

+ Lämpare Bror Thorwald Emanuel Nilsson ,Löderup,Kristianstad län,-21
Skållad t. döds, lämnad på däck vid salongshuset

UD R-91 Krigsförlista sjömän behandlas av UD som kolin

Vice-konsulatet i Grimsby anmälde i början av december 1939 till beskickningen i London att befh på Oswin av Hälsingborg,Norna av Karlstad,Wandia av Hälsingborg och Sirwall av Oscarshamn avslagit en begäran att de måtte ta med sig från England till svensk hamn åtminstone en sjöman vardera av B.O.Börjessons besättning. Befälhavarna föreburit att det inte fanns plats för andra än den ordinarie besättningen och hänvisat till riskerna.

Detta uppmärksammats av pressen och ett genmäle kom i N.D.A. den 28.1.40 där direktören i Sveriges Fartygsbefälsförening ,Gunnar Oswald, bl.a sade: " Jag tror inte jag är ensam om den uppfattningen att Svenska Staten både borde och kan kosta på dessa krigsförlista sjömän en ordentlig hemresa som en liten kompensation för vad de fått genomlida, i stället för att kräva av ansvars-
~~hyckla~~

B.O.BÖRJESSON

tyngda befälhavare att de skall ta med skeppsbrutna som om de vore koll kolli. De anmälda befälhavarna gjorde alldeles rätt att vägra."

.UD-beslutade enligt PM 7.2.40 att på grund av den livsfara, som numera är förenad med sjöresorna mellan Sverige och England, låta de sjömän från krigsförlista fartyg som blivit fast i England, få ta resan hem på Statens bekostnad, antingen sjövägen via Bergen eller landvägen via Holland. Efter Santos-katastrofen den 26.2.40 började UD ta hem Svenska medborgare med Aerotransport från Morehamflygplatsen vid London till Bulltofta, Malmö: ett alternativ som kostade Staten 356:60 per person, och som f.ö. stoppades den 9 April 1940. Endast 70 krigsförlista sjömän kom hem den vägen, därav 7 man från Santos, 13 man från Storfors, 26 från Dalarö.

(/se även sid 12)

SKN EIII -517 Totalförlust

Joh.Gorthon, Hälsingborg, 13.1.40 tackat SKN för en check å kronor 475000:-, utgörande likvid för totalförlustersättning för B.O.Börjesson.

Effekter:

Befh Siegård fick den 4.1.40 1801:- i ersättning för de ägodelar värda 2833:50 han förlorat. Chiefens sterbhus fick 1012:50 för effekterna, Ie styrman samma belopp. 2e styrmans sterbhus fick, liksom 2e maskinisten och stuert Holm 787:50 - allt standardbelopp enligt lag. För övriga varierade ersättningarna från 337:50 till 450:- oavsett vad de förlorat. Ingen ersättning för t.ex böcker, radioapparat, glasögon, guldringar, skrivmaskin, kikare - kort sagt, inga pengar för annat än ett minimum av kläder och skor. För befälet dock ersättning för instrument. Jungman Wahlstrand satt upp ett fickur för 160:-, 2e maskinisten sådana onödigheter som två prydnadskuddar 25:- och en handbroderad väggbonad 30:- Maskinelev Frisk hoppats på ersättning även för körkort 10:- Kapten Siegård förlorat bl.a en päls 200:-, 3 ställ tropikkläder 80:-, ett observationsur 45:- och 200:- i kontanter.

UD HP 80c 3511

UD P.M. 25.11.39

"De anmärkningsvärda omständigheterna vid svenska ångfartyget B.O.Börjesons undergång den 19 ds utanför Englands ostkust, vilka omständigheter synas innebära en ny skärpning av sjökrigföringen, ha, enligt vad UD meddelar, föranlett Svenska regeringen att beordra sina sändebud i Berlin och London att söka införskaffa upplysningar i saken."

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

Chiffertelegram, UD till Richert i Berlin 25.11.39 kl.23.45

" 19.11.sjönk efter explosion vid Spurns Point utanför Hull Svenska ss B.O.Börjesson varvid 6 man av besättningen omkommo.Då det gjorts gällande att Tysk minering orsak till fartygets undergång bör ni hemställa upplysning huruvida minor utlagts från Tysk sida ifrågavarande område samt hruvida och hur i sådant fall tillkännagivandet skett = Cabinet."

Envoyen Richert i Berlin uppsökte den 27.11. Freiherr von Bismarck vid Auswärtiges Amts politischer abt. vilken förklarade att han ej hade sig bekant huruvida Tyska sjöstridskrafter utfört mineringar vid Englands ostkust. Bismarck upplyst att "därest minering äger rum inom ettfientligt lands territorialvatten, tillkännagivande överhuvud ej förekommer." Helt allmänt tillade han att sjöfart på England numera vore så farlig, att man härifrån ville livligt avråda därifrån." (Utdrag ur brev från Richert till utrikesrådet Söderblom på UD, daterat Berlin 27.11. 1939.)

Chiffertelegram London till UD 4.12.39 kl.17.43

"Nr 291 edert ch 541 Amiralitetet upplyser:B.O.Börjesson minerad icke Engelsk mina = Swedish Minister "

Tysk verbalnote 27.12.39

" Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft mit beziehung auf die vorsprache des Herrn Königlich Schwedischen gesandten wegen des Schwedischen Dampfers B.O.Börjesson folgendes mitzuteilen.

Durch dei Deutschen Marinebehörden ist festgestellt worden,dass die untergangsstelle des Dampfers nicht in einem Deutschen Minenwarngebiet, wohl aber in der nähe des Englischen warngebiets liegt. Da die Schiffahrt an der Englischen Küste auf von der Britischen Regierung festgelegten, hier im einzelnen nicht bekannten zwangskursen geführt wird, kann allein die Britische Regierung für die sicherheit der Schiffe in diesen Gebieten verantwortlich gemacht werden. Das Auswärtige Amt darf im zusammenhang damit neuerlich darauf hinweisen,dass es sich im Seegebiet vor der Englischen Küste um ein unmittelbares Operationsgebiet handelt, in dem jeder zeit mit Kampfmassnahmen von seiten beider Kriegführender Parteien gerechnet werden muss."

Berlin am 27 Dezember 1939.

B.O.BÖRJESSON

Borträjning av vraket 1945-46

20.10.45 översände Wm.W.Wilson & Co, Ailburn House,Newcastle-upon-Tyne, till SKN följande brev daterat 19.10.45 från the secretary of the Trinity House:

L302/1943 Trinity House
London E.C 3.
19th October 1945.

Sir/ Gentlemen,

" I am directed to inform you that by virtue of their powers under section 531 of the Merchant Shipping Act 1894,The Elder Brethren have taken possession of the wreck of the B.O.Borjesson,which lies sunk in the following position viz:

Lat. 53 36' - 01" N
Long. 00 20' - 09" E.

2) The Elder Brethren propose to disperse of this wreck by explosives, but before doing so, they will be glad to learn whether you as underwriters have abandoned all interest therein.

3) Should it be desired to conduct salvage operations at the wreck,it will be necessary for you to hold any salvage recovered to meet the expences incurred by Trinity House in marking and ultimate dispersal.

4) At the same time,however,it must be emphasized that it is not possible to eliminate by sweeping the risk of damage by mine explosion in the close vicinity of a wreck, and that therefore any operations for salvage must be completed at the risk of the parties concerned and at their peril.

5) As it is desired in the interests of navigation to disperse the wreck at a very early date, I am to request the favour of a reply at your earliest convenience. In the event of no reply being received within 10 days from the date hereof, it will be assumed that youhave abandoned all interests therein."

I am, Gentlemen,your obedient servant

Secretary

xxxx xxxx xxxx

SKN skrev 24.10.45 till Wilson & Co:

Dear Sirs, "B.O.Börjesson"

We have received your favour of the 20th inst.,together with enclosure, contents of which we have noted. In conformity with you we think it not worth while to make use of our rights to the ship and therefore authorize you to tell the Secretary of the Trinity House, that we have abandoned all interest inthe wreck. Yours faithfully

SKN

B.O.BÖRJESSON 19.11.39

Magnetmina

Fram till 10.11.39 hade 26 fartyg minsprängts och sjunkit i Humbermynningen och minsprängningarna fortsatte. Magnetminan hade gjort sin entré i sjökriget, utlagda av lätta sjöstridskrafter och fällda av tyskt flyg i farlederna. Det tog lång tid för the Admiralty att komma underfund med denna nya mintyps konstruktion och organisera nya svepmetoder i farlederna. Man svepte med föråldrade metoder efter förankrade hornminor av dentyp som lades ut i de officiella minfälten vid krigsutbrottet. Den 18-19-11 minsprängdes 4 fartyg i Humbermynningen, däribland den 18.11 passagerarfartyget Simon Bolivar av Amsterdam på 8309 brton, på ~~ingående från~~ utgående till Nederländska Indien med dyrbar last, 265 passagerare och 135 mans besättning. Fartyget kantrade efter två explosioner och havet var täckt av brännolja. 85 offer krävdes. De övriga som sprängdes edtta dygn var Italienska ss Braila på 5857 brton där 5 man dödades, Jugoslaviska ss Garica Milica, vars manskap räddades och brittiska ss Black Hill på 3492 brton, med kollast. På samma plats där B.O.Börjesson sjönk minsprängdes den 3.11.DÖK:s i Köpenhamn ms Canada på 11108 brton, byggt 1935 vid H.& W. i Belfast. De 64 ombv räddade sig i båtarna, men Canada sprängdes helt sönder av sin svällande last av soyabönor. - Hälsingborgs första krigsförlust under första världskriget var ss Andrea på 1445 brton. byggd 1883 som den 14.11.14 minsprängdes endast några sjömil från den plats där B.O.Börjesson sjönk 19.11.39 som Hälsingborgs första krigsförlust under andra världskriget. Andreas besättning, 18 man, infördes även de till Grimsby. -

Kompletterande förlisningsfakta:

B.O.Börjesson skulle i Tyne ha lastat kol till Göteborg. Kapten Siegård hade övertagit fartyget så sent som den 20.9.39, och blev den elfte och sista befh. B.O.Börjesson sjönk på Lat. N.43° 36' Long.0.0° 20,9', enligt Lloyds i London. Vid explosionen anställdes en fruktansvärd förödelse ombord, delar av maskineriet kastades ut genom bordläggningen, midskeppet omvärvdes av rusånga, allting slets loss och föll ihop. De som överlevde hade alla fått rädda sig själva i totalt beckmörker, många svårt skadade och blödande. Ångaren sjönk kl. 05.10, en timme efter explosionen, med aktern före och BB slagsida på så grunt vatten att bryggans överdel, skorsten och master var synliga vid ebb. Flottarna drev med vind och sjö i den bitande kölden .Blue lights observerades inte. Vid 08-tiden började snöbyar nedsätta sikten än mer och det var av en ren tillfällighet som ett av nödblossen siktades av kolångaren Frescati av Grimsby. Räddningsarbetet tog över 3 timmar i det hårda vädret. Flottarna hotade att krossas mot fartygssidan och de stel-

B.O.BÖRJESSON

frusna och skadade männen fick halas upp en och en med linor som knopats under armarna på dem. De hade inte mycket kraft att själva bidra till sin räddning. Brittiska tidningar ägnade Frescatis räddningsbragd stort utrymme, och dovördade kapten Siegård, som innan fartyget sjönk ,sett till att alla överlevande kommit upp på akterflotten och att de sårade surrats fast för att inte spolas bort. "Ni har väl fått nog av sjön för en tid nu?" frågade en journalist Siegård. -"Jag är sjöman. Har aldrig haft något annat yrke. Finns det bara någon båt för mig, hoppas jag kunna komma ut igen före jul" svarade Siegård.
Två av de skadade från B.O.Börjesson skrevs ut i förtid från Grimsby Hospital för att bereda plats för skadade från H.M.S destroyet Jersey. De var då halvt invalider och kunde inte klara sig själva.Generalkonsulatet i London försökte enligt instruktioner ordna hemtransport av de krigsförlista på andra Svenska lastångare, som ett slags konsulatspassagerare. Befh Siegård ansåg i pressen att de överlevande efter utståndna strapatser borde kunna beredas plats på t.ex. Norska passagerarfartyg till Bergen, men detta skulle kostat Statskassan för mycket.Befh på ss Wandia av Hälsingborg vägrade resolut att ta med några extra passagerare eftersom livräddningsutrustningen ej räckte till och det var så trångt ombord att man inte hade plats ens för en egen mässpojke. (Se sid 7-8)
Det fanns inga lediga kojer på Wandia coh någon sjukhytt fanns ej ombord. Maskinelev Frisk kom till Göteborg den 11.2.40 i sällskap med några andra förlista sjömään på Sv.Lloyds ss Ingeborg. På samma sätt kom de övriga så småningom även de till Sverige, en och en, på olika lastfartyg. Befh Siegård och Ie styrman fick dock medfölja Norska ss Mira direkt till Bergen f.v.b. till Gtbg.

Fartygets historik:

Lastångare på 1585 brton byggd 1908 vid A/G Neptun i Rostock av stål. L.78,3 B.11,6. 675 ihkr. 2650 dw /800 stds (Ex George Harper) Welldäckad med Lucka I i brunn. 2 för-o 2 akterluckor. Hade ännu 1932 öppen brygga utan styrhytt. Tillhörig RedAB Gefion (Joh.Gorthon) i Hälsingborg,som nybildat, i april 1921,inköpt George Harper från Det Engelska Amiralitetet. Byggd för Otto Zelck AG i Rostock 1908 utlämnades fartyget 1919 till Ententen som dellikvid i den tyska krigsskadeståndsbetalningen, stadfäst i Versaillesfördraget. Fick sitt Svenska namn efter skeppsredare B.O.Börjesson i Hälsingborg. Fick hösten 1934 som första Sv fartyg radiotelefon installerad ombord. Enda haverier några lättare grundkänningar och kollisioner. 20.12.35 i Helsingfors en eldare dödad vid en pannrumsexplosion.

G.E.REUTER 26.11.39

MOTORTANKFARTYG KLÖVS AV TORPEDEXPLOSION VID FAIR ISLE VID MIDNATT. BESÄTTNINGEN RÄDDAD I FULL STORM AV ARMERAD ENGELSK TRÅLARE VARVID EN MATROS GICK ÖVERBORD OCH FÖRSVANN.

G.E.REUTER 26.11.39

RAPPORT:

Avgick Malmö 22.11.39 destinerad i barlast till Curacao. Djupg. F 5'-A 15' C:a 400 ton vattenbarlast i förliga o aktre kofferdammarna vid avgången. C:a 4000 ton vb påfyllts natten till 23.11. vid Vinga Sand 33 ombv. Explosion 26.11. kl. 00.55 14 miles WNW magn från Fair Isle. WSW 7, mulet, regnbyar. 3e styrmans vakt. Utkik på backen. En man dödad, 4 skadade varav en armbrott och skärsår. Enl. telegrammeddelande har fartyget sjunkit.

Befh Rapport:

Avgick Malmö 22.11. kl.07.30 u. lots ledn. och ass. av bogserbåtar. Fortsatt under lots ledning inom Svenskt territorialvatten. Omedelbart eft. avgången påbörjades ångning, spolning och sugning av sidotankarna, varefter luftsäckar uppriggades för utvädring. Skiftat lots vid Svinbådan o Vinga. Då fartyget ännu ej hunnit göras gasfritt, beslöts att gå in till Vinga Sand och ankra för natten för fortsatt tankrengöring och barlastpåfyllning Kl.22 ankrat å Vinga Sand med båda ankarna. Vid avgången från Malmö rådde svagvväxlande vind. Under e.m. tilltagande W-NW vind. Sedan alla rörledningar och pumpar genompumpats med vatten, fylldes u. natten barlast i samtliga sidotankar, c:a 4000 ton. Lättat ankar kl.07.30 torsdag 23.11. och fortsatt resan inom svensk vatten. Sv. lotsen c:a kl.17 lämnat vid riksgränsen och norsk lots ombordkommit. Centertankarna på kvällen gasfria. Fartyget gått utefter Norska kusten, i möjligaste mån inom Norskt territorialvatten. C:a kl.14 fredag 24.11. lämnat kustlotsen vid Mandal. Fortsatt inom 3-milsgränsen till kl.17.45 då Egerö fyr passerades och kursen sattes 5'N. Fair Isle. Under f.m. lördag 25.11. sattes skeppsuret på sann tid vid end (GMT plus 22 minuter). Kl.23.35 passerades Fair Isle på c:a 3' avstånd om BB och kursen ändrades till rv 275°. (G.E.Reuter gick fullt upplyst med strålkastarbelysta nationalitetsmärken, namn och hemland på det svarta skrovet: Egna noteringar) Kl.00.55. söndag 26.22. i WSW 7, barometer 728 mm och fallande, inträffade en våldsam explosion i förskeppet, varvid däcket revs upp över centertankarna nr 2 och 3, förmasten bräcktes bräcktes. ~~och allt överbord nedslagna bl.a radioantennen.~~ förliga kobryggan ramponerades och svåra undervattensskador uppstodo i förskeppet. Därjämte uppstod stora sprickor i däcksplåtarna över centertank nr 5 och sidotankar nr 3, amst starka deformeringar i bordläggningen vid dessa tankar. Maskinerna stoppades. Besättningen kallades till livbåtarna, och nödsignal utsändes via radio. Då det vid undersökning visade sig att fyra centertankar, ett par sidotankar, pumprummet och maskinrummet inte voro nämnvärt läck och maskinerna voro oskadade, beslöts att kvarstanna ombord och försöka ta fartyget i hamn. Halv fart sattes å båda

G.E.Reuter

maskinerna och under c:a en timme styrdes sydllig kurs, varefter maskinerna stoppades ,eftersom det visade sig att förskeppet sjönk mer och mer. Av den starka sjöhävningen bröts nu förskeppet loss för om bryggan och sjönk. I dagningen upptäcktes ett fartyg i lä,vilket senare visade sig vara en armerad engelsk trålare som sänts ut för att assistera G.E.Reuter. På trålarens förfrågan om besättningen ämnade lämna fartyget,svarade befh nekande och begärde att trålaren skulle telegrafera efter ett bärgningsfartyg. Under tiden låg trålaren kvar i närheten. Under f.m. tilltog vind och sjö och vid middagstid 26.11.rådde full WSW storm med orkanartade byar,och regn. Land siktades i lä. Då fara förelåg att fartyget under den ommande natten skulle driva iland, hölls skeppsråd, varvid beslöts att överge fartyget före mörkrets inbrott.Sedan trålaren meddelats härom, sjösattes STB livbåt och en flotte sedan först c:a 50 ton olja utpumpats ör att dämpa sjöhävningen. Livbåten skadades vid sjösättningen genom farrygets kraftiga rullning och tog in vatten, varför den endast bemannades med 2e styrman och 9 man. Flotten bemannades med Ie styrman och 7 man.Sedan de med svårighet lyckats komma klara fartygssidan,bärgades alla 18 av trålaren. Under tiden sjösattes först en flotte,placerad å lovarts sida på poopen. Vid försök att hala flotten runt akterskeppet till lä sida, för att där bemannas, sprängdes fånglinan och flotten drev bort från fartyget. Detsamma inträffade med BB livbåt sedan den halats runt akterstäven. För att göra fast en ny fånglina firade sig matros Hilding Johansson ner till båten, men råkade därvid falla i vattnet. Johansson grep tag i båtens reling, men hindrades av sitt livbälte från att ta sig pp i båten.En livboj firades ner från däck ävensomm ytterligare en lina och Johansson uppmanades att knopa linan om livet för att halas ombord. Livbåten hade under tiden drivit akter om fartyget, och en brottsjö kastade Johansson ur livbojen, varefter han drev bort från fartyget utan att någon möjlighet fanns att bispringa honom. Trålaren, som vid tillfället var på väg mot G.E.Reuter, tillropades i megafon att bärga den överbordgågne. Trålaren vände och stävade mot platsen men försvann strax därefer i en regnby,varför dess manövrer ej kunde iakttagas från fartyget. Senare har konstaterats att Johansson ej blivit bärgad. Kl.19 lodades, varvid djupet befanns vara 50 famnar med hård botten. Kl.22.30 upptäcktes Sumburgh fyr på Shetlandsöarna, som pejlades i rv 280 och samtidigt togs ett nytt lodskott som visade 59 famnars djup. Vakt hållits under natten. I dagningen måndag 27.11. upptäcktes ett fartyg styrande W kurs, vilket prejades och befanns vara Norska ss Selvik. Selvik sjösatte en livbåt för att ta upp de kvarvarande 15 på G.E.Reuter, men då samtidigt det tillkallade bärgningsfartyget St.Hellions, förande Engelsk örlogsflagg, anlände,avböjdes hjälpen och besättningen stannade ombord. Från St.Hellions ombord-

G.E.REUTER 26.11.39

Halades en 6"-wire för bogsering och fram till följande morgon bogserades G.E.Reuter i NNW riktning. Vinden var under natten NW 5-6 och tilltog mot morgonen ytterligare. C:a kl.09 sprängdes bogserwiren och då vädret omöjliggjorde vidare försök att bärga fartyget, beslöts att övergiva detta. Försök att anbringa em räddningslina mellan fartyggn misslyckades sedan en man på detta sätt bärgats. Därefter sjösattes en flotte som bemannades med 7 man. Vid St.Hellions försök att bärga dessa 7 män, kastades flotten i sjöhävningen mot fartygets sida o kantrade varvid 2 av de ombordvarande skadades. Två portföljer,innehållande skeppspappren och besättningens sjöfartsböcker, spolades bort från flotten och sjönk. De skadade ombordtogs åter på G.E.Reuter.Resten av de ombordvarande räddades slutligen av en livbåt från St.Hellions, bemannad med frivilliga. De räddade upptogos direkt från livbåten av Lerwicks livräddningskryssare som då anlänt till platsen.Denna och bärgningsfartyget kom kl.22 in till Lerwick,varifrån de räddade senare hemsändes till Sverige.

Göteborg den 14.12.39
Oscar W.Larsson
Befh.

CREW LIST

Befh Oscar Wilhelm Larsson,Säffle, 6.8.96 Sedan febr 1934
Ie styrman Fredrik Afzelius, Göteborg, 10.2.99 sedan maj 39
2e styrman Jonas Sture Ljunggren, Stockholm, 18.1.08
3e Styrman Karl Erik Isidor Samuelsson,Floda, 1.7.05 1.11.39
Telegrafist Per Walter Persson,Smögen, 11.2.08 sept 38
Övermaskinist Lars Hjalmar Alexandersson,Göteborg, 18.11.89
Varit ombord sedan jungfruresan 1928.
Ie maskiniste Anders Gunnar Gustaf Leijon,Hagalund,8.3.94
2e maskinist Henry Björklund, Trollhättan, 12.2.01 3 år ombord
3e maskinist Johan Herbert Engström,Piteå, 8.2.07
Pumpman Sven Rudolf Kindgren,Stockholm, 21.11.03
Båtsman Bror Elof Alfonzo Breitholtz,Hagalund, 12.3.05
Timmerman Hans kivaremees, Wormsö, Estland, 24.12.07
+ Matros Karl Axel Hilding Johansson, Stenåsa,Öland,18.6.12 Ogift
Matros Stig Ove Hervor Cedergren,Kalmar, 23.12.06
Matros Thure Wilhelm Jansson,Forsa, 7.1.10
Lättmatros Olle Rudolf Johanneson,Hudiksvall, 27.3.23
Lättmatros Östen Algot Vinsa, Hietaniemi, 16.7.20
Jungman Karl August Torwald Jönsson, Malmö, 4.5.21

vänd

G.E.REUTER

Crew list /Forts.

Jungman Per Olsson, Malmö,10.3.21
Jungman Gustaf Torsten Jonsson, Malmö, 23.4.11
Elektriker Rolf Gustaf Lindblad, Göteborg, 3.8.12
2e motorman Stig Anton Andersson,Malmö, 7.10.16
2e motorman Erik Wilhelm Jönsson, Malmö, 30.8.01
2e motorman Axel Rudolf Fredriksson, Malmö, 15.6.06
2e motorman OlleAaf Egon Fohlström, Stockholm, 6.2.16
2e motorman Einar Ruben Emanuel FoughmandtUppsala, 29.10.96
Motorelev Magne Josef Plöderl.Skaftö, 7.7.22 mönstrat 2.11.38
Stuert Emil Sigfrid Svensson, Göteborg, 3.8.98
Kock August Alarik Blomqvist,Mariehamn, Finland, 15.5.09
Kockelev Fritz Uno Bertil Svensson, Malmö, 13.7.20
Salongsuppassare Arvid Birger Ferdinand Alexandersson,Malmö,20.11.19
Mässuppassare Nils Ingvard Fredrik Paulsson, Malmö, 3.9.21

De räddade rest hem med olika Sveabåtar. Lättmatros Vinsa sänts hem av UD med Aerotransport från Shoreham till Malmö i mars 1940 (UD R-91)

Sjöförklaring i Göteborg 18.12.39 kl.14.30

Hamnkapten Sven Lundmark o sjökapten Magnus Lundberg inte ställt ngr frågor, påkallade ur sjöteknisk synpunkt.
Alla skeppspapper förloared liksom alla personliga ägodelar.

Befh: Inte sett Johansson falla i vattnet, utan lagt märke till det först då J. legat i vattnet och hållit fast i båtrelingen medan BB-båten glidit utmed fartygssidan. Båten var då c:a 15 meter för om fartygets akterstäv. J. hade på eget bevåg gjort försöket att fastgöra fånglinan i livbåten.

Ie styrman: Fullständigt mörkt vid explosionen, som Afzelius ansåg ha orsakats av en torped, av skadorna att döma. Funnits fem flottar ombord, nämligen en på fördäck, som sprängts bort vid explosionen, två på solsegelåsarna över poopen och två på solsegelåsarna på båtdäck. Afzelius lämnat fartyget på båtdäckets STB flotte. Stark storm och kraftig sjöhävning vid tillfället.

3e styrman: Varit med i STB båt som lämnat fartyget 26.11.under 2e styrmans befäl.Synnerligen hårt väder.

Telegrafisten: Väckts av en våldsam explosion 05.55 den 26.11. Skyndat till telegrafisthytten och sänt ut signaler med begäran om hjälp i c:a 4 timmars tid.Medföljt i STB båt när den lämnat under 2e strymans befäl.

G.E.REUTER. 26.11.39

Chiefen: Väckts av explosionen och skyndat ner i maskin,där båda maskinerna då redan var stoppade. Han var en av de sista som lämnat fartyget. Sett den förolyckade matros Johansson då denne firat sig ner för att söka nå BB livbåt med en ny fånglina.

Matros Jansson: Till rors vid explosionen. På grund av mörkret inte kunnat se någonting omkring fartyget.Lämnat på den flotte som stått under Ie strymans befäl 26.11.

Båtsman Beritholtz: Väckts av explosionen. Var med på den flotte som. kantrat när St.Hellion sökt bärga de ombordvarande. B.var en av de sista som bärgades.

Motorelev Plöderl: Lämnat den 26.11. på den flotte som stod under Ie styrmans befäl.

KK memorial: 30.12.39

..orsak: explosion av mina eller torped.

Särskilda anmärkningar: Den vid olyckan omkomna matros Hilding Johansson ,ålder 28 år, var hemmahörande i Stenåsa på Öland. Dessutom blevo. 4 man mer eller mindre.svårt skadade .

Ex officio

Bo Bergström.

Telegram: London Ä 339/30 51 30 1404 = Tardeboard Sthlm =

Motortanker Gustaf E.Reuter after external explosion broken in two on twentyfifth instant Northsea stop after part still afloat has been in tow for some days but according information from vice-konsul Lerwick vessel abandoned yesterday towing having failed owing to weather conditions stop All crew reported safe = Sw. Consulate General

Mottaget Sthlm, Skeppsbron 30.11.39,inkom KK 1.12.

UD HP80c 3511

Telegram Generalkonsulatet,London till UD 28.11.39

" 396 MS Gustaf E.Reuter Admiralty reports back broken forepart sunk afterpart under towage stop following 18 crew landed British port. ...... remaining is assumed on afterpart = Sw.Consulate general.

Dito 27.11. London Ä 534 76 27 18.24 Ministry of foreign affairs Sthlm. -" Motortanker G.E.Reuter external explosion saturday night following landed Kirkwall today chief off Afzelius second ljunggren third samuelsson W.T. Persson chief eng Leijon secind Bjoerklund third Engstroem carpenter Kivaremeen sailors Janzon Olsson

G.E.REUTER

Johanneson motormen H.Nilsson sougman Jonsson Sohlstroem Ploderl cook Blomquist messboy Paulsson stop ship said to have broken in two stop 16 men may still be afterpart tug has vessel in tow inform owners = Swe. Consulate General

Telegram dito 28.11.

335 our 332 C.E.Reuter vice.konsul Kirkwall informs in addition to the 18 men mentioned yesterday another 6 men have been rescued by british steamer stop remainder presumed onboard after part stil in tow stop regret no further names yet available = SwCon.General

Telegram dito 29.11

404 our 396 Vicekonsul Kirkwall wires 32 members crew G.E.Reuter reported safe -Sw. Consulate General

Telegram dito 30.11

410 Our 404 Vicekonsul Kirkwall reports seaman Hilding Johnsson lost seaman Vinsa in hospital Lerwick stop rest of crew now Kirkwall = Sw.Consulate General

---

Urklipp ur Ny Tid 4.12.39

6 av de räddade från G.E.Reuter har nu anlänt till Göteborg,nämligen Ie styrman Afzelius, 2e styrman Ljunggren, 3e styrman Samuelsson,Telegrafist Persson, kocken Blomquist och matrosen Janzon. Ie styrman berättat: Jag hade lagt mig i min koj och vaknade vid en fruktansvärd smäll. Halva kommoden i hytten slets bort och ljuset slocknade.I samma veva kom 3e styrman nerrusande och ripade åt mig att vi gått på en mina. Jag kom fortare än kvickt i kläderna och upp på däck. Där rådde förödelsens styggelse. En tredjedel av förskeppet hade slitits från fartyget, men längde fortfarande med. Det gick inte under vatten förrän kl.07 på söndagen. Förmasten var avbruten, radioanläggningen förstörd, men ingen hade skadats vid själva explosionen. Enligt de ombordvarande som hade vakten var det en torped som tagit i BB tank nr I,fortsatt genom centertanken och exploderat i STB tank nr I. 2e maskinist Björklund hade tydligt hört det sjungande ljudet när torpeden borrade sig in i fartygsplåten. När vi överblickat skadorna trodde vi alla ett tag att vi skulle kunna stanna kvar ombord, men under natten till söndagen och hela dagen försämrades vädret kraftigt.Barometern sjönk ner till 709 och det blåste 11 Beaufort. Vi hade land i lä varför vi satte ut livbåtarna och gjorde oss beredda att överge fartyget. Jag och 6 man hoppade ombord på en flotte och rullade omkring på den i den växande sjön i två timmar innan vi togs upp av en Engelsk trålare som sänts till vår hjälp.Vädret hårdnade för varje

minut. Jag vet mig knappast ha varit ute i ett värre blåsväder. I den livbåt som samtidigt lämnade G.E.Reuter befann sig 11 man, de övriga stannade kvar ombord.Matrosen Hilding Johansson helt enkelt försvann. Ingen vet vad som kan ha hänt honom. Vi infördes till Kirkwall på måndag middag 27.11 och togs omhand på ett enastående välvilligt sätt. Vad som hänt med G.E.Reuter kan jag inte säga.

Report by the Chief Officer of G.E.Reuter.

I have to report that the motortanker G.E.Reuter was on a voyage from Malmoe,Sweden to Curacao,West Indies in ballast. The vessel left Malmoe 22d nov. 1939 about 8 a.m. The ship proceeded inside Swedish territorial waters and and along the Norwegian coast., which we left at Egerö at 7 p.m. Nov. 24th ,setting a course north of Fair Isle. A proper look-out was kept day and night, a lookoutman being stationed on the f'castle head.We passed Fair Isle on the port side at a distance of 3 miles at 11.55.p.m. Nov. 25th. A new course was set and ship steered at N 85° W. true for 12 miles until 00.55 a.m. when a strong explosion ocurred in the fore part hald way between f'castle and bridge. It was an external explosion,but I cannot say,whether it was caused by torpedo or mine. The engines were stopped and the crew called to their lifeboat stations. When it was found that it was no immediate danger of the ship sinking, we made investigations and found that the deck and trunk above No 2 main tank were blown up, and the fore part of the ship was hanging down. - Abaft of the damaged part of the ship No 4,6,7,8 main tanks seemed to be tight, but No 5 was leeking, as were No 3 wing tanks,Port and Starboard. The deck was cracked above the last mentioned tanks.We restarted the engines and the ship proceeded with slow speed to get in sheltered waters. But in the rising wind and sea the forepart of the ship was gradually sagging. The broken foremast listed forward and we sent out messages again, as we feared the wireless would soon be out of operation. When it seemed too dangerous to keep the ship under weigh,the engines were stopped and the ship began drifting in the heavy sea. The ship was gradually getting a list to STB and about 7 a.m. the forepart of the ship carried away ,after which the ship straightened up again,floating snugly on the water with the port quarters against the heavy seas. Just before daylight a trawler came up and asked if we wanted to abandon ship. The captain asked the crew if they wanted to stay onboard and it was decided to stay. The captain requested the trawler to order a salvage tug and to stand by. The weather was growing worse,barometer dropping,and just before noon

G.E.Reuter

it was decided to leave the ship and a signal was hoisted to that effect,The trawler came around to the lee side of the ship. The STB lifeboat and liferaft were launched and the crew started to man them. The raft set out with 8 men and the boat with 10 men onboard,with the purpose to return later in order to rescue the rest of the crew. Just after the boat and the raft had left,the wind freshened to a gale of hurricane force,and it was only by the excellent seamanship of the master and crew of the trawler that it was possible to rescue the 18 men off the boat and the raft, but it was absolutely impossible to bring the lifeboat back for the remaining crew. The trawler went back twice, drifting close to the ship, signalling to the men onboard to jump overboard for the trawler to pick them up,but as noone seemed to be willing to risk this,the trawler had to leave the drifting ship and seek shelter. The rescued sailors were landed at Kirkwall the following afternoon.

The report sent to the Sw.Consulate General in LOndon by the vice-consul at Kirkwall, and sent on to UD,Sthlm, 1.12.39.

SKNEIII vol. 160

Ytterligare telegram:

SKN fick den 27.11.telegram från RedAB Reut:

"Erhållit meddelande G.E.Reuter inatt minsprängd och svårt skadad 14 mil nordväst från island och att fartyget assisteras av yvå Engelska marinfartyg = RedAB Reut =

30.11.kom detta telegram från rederiet till SKN:

" Vi hava emottagit följande telegram från fartygets befälhavare Regret disaster to G.E.Reuter stop Have abandoned ship towing failed yesterday owing to weather conditions all crew safe stop consul sending report stop suggest you arrange salvage as vessel meantime floating = RedAB Reut =

4.12 från Reut till SKN:

" Från konsul Duncan Robetson Kirkwall har följande telegram ingått. Both parts Gustaf E.Reuter sunk = RedAB Reut =

Vraket sänkt av H.M.Ships 1.12.39

Wm.W.Wilson & Co, Milburn House, Newcastle-upon-Tyne, skrev 29.1.40 till SKN bifogande brev de erhållit från Vice-admiral Commanding Orkneys and Shetlands:

forts.

G.E.REUTER 26.11.39

Forts.
No 2152/521

Office of Admiral,
commanding Orkney & Shetlands
Lyness, Orkney,
25th January 1940

Sirs,

With reference to my letter No 1881/521 of Ist january 1940, relative to your inquiery of 12th December 1939, to the naval officer-in-charge, Kirkwall, I am directed by the Admiralty to inform you that the loss of ss Gustaf E.Reuter was due to an explosion, the exact cause of which has not been ascertained. Salvage was attempted, but owing to heavy seas, had to be abandoned and the vessel, having become derelict and a danger to navigation, was sunk on Ist december 1939 by one of H.M. ships in a position approximately 59° 46′ North-00° 36′ East.

Yours faithfully
G, Curter
for Vice-admiral commanding
Orkneys and Shetlands.

Brev från vice-konsuln, Kirkwall, 4.12.39

MacRae & Robertson
Solicitors
Commercial Bank Building
Kirkwall.

Kirkwall 4.12.39

Wm.W.Wilson & Co

Dear Sirl

Re. ss Gustav E.Reuter, the master of the G.E.Reuter called here and I endeavoured to obtain certain information from him. It was, however, impossible to do so, and he had to go onboard another Swedish ship owing to lack of accomodation. I obtained a full report from the chief officer, but of course he was not aware of what happened to tbe after part of the vessel. It was only yesterday that I learned, taht the after part had been sunk by gunfire from a British vessel, as they maintain that it was a danger to other shipping. It may be, however, that this part was of considerable value and it is doubtful whether or not the vessel should have been sunk. I cannot obtain any definite information, but as the matter is still here I shall go onboard the vessel on which he is at present accomodated, and ascertain from him if he is aware of the circumstances. You should, I think, take up the matter with the Admiralty direct and ascertain from them exactly what transpirec

I am yours faithfully James Flett.

G.E.Reuter

Assurans:

Red.AB Reut, Gtbg, 4.1.40 i brev tackat SKN för ett belopp stort 3.000.000 kronor,utgörande totalförlustersättning för fartyget i enlighet med kaskopolis nr 2337.

Effektförteckningar saknas i denna SKN-mapp. Fru Sarah Leijon 5.2.40 utkvitterat 190;75 från rederiet förmakensxxxxxxx 2e styrman Gunnar Leijon, Andersvägen 5,Hagalund, ritbestick,andra instrument och fackböcker. Lättnatros Östen Visnas fick 450 för effekter från rederiet, som den 14.3.40 ersattes för sitt utlägg av SKN.
För fraktintresse assurerat av rederiet i SKN utbetalades totalt den 5-13.3.40 212.663:48 (Se SKN E VII vol 9)

UD H vol.1343

Telegram Gen.konsulatet i London till UD 30.11.39

"404 our 396 Vice-consul Kirkwall wires 22 members crew G.E.Reuter reported safe " = Swedish minister

Red AB Reut i brev,Gtbg 29.11.39 till UD

" Vi hava haft en livlig telegramväxling med vice-konsuln James Flett i Kirkwall ang. fartyget och besättningen,men till dato ha vi icke kunnat få full vetskap om fartygets bärgning och samtliga besättningsmäns öde. Vi höra tacksamt från Eder så snart ngt nyy meddelande ingått från London.

G.E.Reuter stoppad i Kirkwall på tidigare inresa.

Handlingarna i UD:s file H 1343 rör fartygets föregående resa till Sverige med last av 8608,77 ton motorbensin till Skandiatank,Malmö. Komplikationer uppstått p.g. av att 4000 ton av lasten sålts till F:a Trusti Vi. Bensiini i Helsinki.

Chiffertelegram från Londonbeskickningen till UD 23.10.39:

" Tankaangaren Gustaf E.Reuter som frigivits igaar paa grudn av mottagen avsaendaren av engelsmaennen starkt misstaenkt stop det tros att tyskarna paa naagot vis aemna knipa lasten stop fraan engelsk sida torde fartyget komma diskret oevervakas stop redaren uppmanats fartyget snarast boer soeka nordiskt territorialvatten stop oenskvaert fartyget diskret oevervakas saa snart inkommit svensk terr.vatten = =Boheman stop.

G.E.Reuter tilläts avgå från Kirkwall mot Sverige kl.16 den 29.10 (18/10 13)

G.E.REUTER 26.11.39

G.E.Reuter ~~torpederades~~ siktades av U-48, Herbert Schultze, kl.23.32 central-europeisk tid den 26.11.39 och torpederades kl.00.55 den 27.11(!) 14 miles WNW Fair Isle, enligt Rohwer. Kapitänleutnnant Schultze hörde till de framgångsrikaste ubåtsbefh

Der dritte feindefahrt der U-48

Utdrag ur Karl Almans bok "U-48" (Druffel-verlag 1982)

.....U-48 hadelöpt ut från Brunsbüttel kl.06.50 den 21.11 och eskaorerats av minsvepare geonom das Minenwarngebiet. natten till den 22.11. Sedan satt kurs på Fair Isle. Kl.05015 den 24.11.siktades en jagare då U-48 gick i ytläge och ubåten ändrade kur Kl.12.30 dök U-48 sedan 2 plan siktats, ev. var det tyska plan. Vinden hade friskat i och långa vågor mötte från WNW - U-48 red över vågkammarna och dök ner i vågdalarna. Tjocka molnmassor vältrade fram över havet. Barometern sjunkit till 955 millibar. Bryggvakten måste vara påpälsade i oljeställ och sydvästar och var och en var surrade me en tamp till handräcket längs bryggnocken för att inte gå överbord. Ett dygn senare, 25.11.kl 12.30 siktade Schultze en jagare,som först tycktes ändra kurs mot U-48, men sedan försvann i diset. U-48 forta satt i ytläge. Kl.20.15 siktade bryggvakten ett upplyst fartyg föröver om STB i plankvadrat 1461 AN-M öster om Orkeeyöarna. U-48 gick närmare,såg att det var ett tankfartyg på c:a 6000 brton och beslöt att angripa det. Kl.23.31 avsköts en torped från c:a 1000 meters håll men ingen detonation följde. Schultze beslöt anfalla igen. Omedelbart före avfyrandet av torped nr 2 siktades en jagare och attacken avbröts. Först kl.00.30 den 26.11. avsköts torped nr 2 från c:a 1500 meters håll. 118 sekunder efter avfyrandet och en löpsträcka på 1770 meter steg explosionsmolnet i höjden över tankfartygets förskepp. "Es war der Schwede Gustaf E.Reuter mit 6336 brtonnen der getroffen liegenblieb und sofort eine SOS-meldung absetzte :"Bin auf Mine gelaufen." U-48 fortsatte från platsen och fick först den 8.12 tillfälle till ännu en sänkning, ss Brandon på 6688 brton ,på resa Cardiff-Port Everglades. Här fick 9 man sätta livet till.

Kompletterande uppgifter om torpederingen:

På bryggan kastades vakth 3e styrman och rorsman handlöst omkull vid explosionen och plåtskrot regnade ner över fartyget ur explosionsmolnet 4 man skadades mer eller mindre illa under däck av lösryckta inventarie och då de kastades ur kojerna. Akterut hördes explosionen som ett dovt

G.E.REUTER

jätteslag och hela fartyget skakade. Bryggan förvanlats till en bråte av spillror och skrot. Torpeden hade slitit bort 14 meter av förskeppets STB sida och rivit upp däcket om STB i ett jättelikt håll, vartill kobrygg-an ramponerats och förmasten knäckts och fallit snett föröver. Livbåts-signal blåstes i tyfonen och de 33 ombordvarande samlades med påsatta livbälten akterut på båtdäck. Att försöka sätta ut livbåtar i mörkret och det hårda vädret skulle varit direkt självmord. Trots skadorna flöt fartyget med det halvt kluvna förskeppet överspolat av sjön och med STB slagsida. Man beslöt stanna ombord tills det ljusnat, och i avvaktan på bärgningshjälp. En ny torpedexplosion kunde väntas när som helst,eller om det nu varit en mina. Vädret försämrades oavlåtligt under natten o det blåste orkanartad storm hela söndagen.Kl.07 bröts förskeppet helt loss och sjönk. Det övergivna, ramponerade brygghuset höjde sig som en vågbrytare över det upprörda havet och akterskeppets förliga del låg nästan oavbrutet begravt av överbrytande sjöar. I 11 beaufort N.orkan stack högsjöbogseraren Helios på söndagskvällen ut från Kirkwall och nådde i gryningen på måndagen haveristen som hade 14 man kvar ombord. Efter ett enastående heroiskt arbete, under vilket Helios fick alla sina båtar krossade ,kunde de 14 från G.E.Reuter räddas, och Helios lämnade måndag e.m. det drivande akterskeppet åt dess öde. Onsdag 29.11. då or-kanen bedarrat började flyg och örlogsfartyg söka efter det. Den 1.12 sänktes G.E.Reuter med artillerield av ett örlogsfartyg .-

Det första telegrammet till Sverige kom till rederiet som fick den uppfattningen att G.E.Reuter bombats av tyskt flyg och att en bombträff föröver dödat 6 man .Direktör Hakon Reuter fick sent natten till måndag 27.11ett telegram från vice-konsuln i Kirkwall:" Yttre exlposion igårkväll. 18 räddade. Ännu hopp om att rädda resten." -En jungman Nils Zetterström ,Malmö, som ej var bland de räddade,befanns visserligen ha mönstrat på i Malmö den 22.11. men hade sedan ej kommit ombord. En ung besättningsman, lättmatros Östen Vinsa, låg på sjukhus i England i flera månader och kom först torsdag e.m. den 7.3.40 till Bulltofta med Aerotransport från Shoreham,iförd regnrock,kostym och en liten kappsäck. (Foto på DN arkiv)

Fartygets historik.

Motortankfartyg på 6294 brton,byggt 1928 vid Eriksbergs varv,Göteborg av stål. L.127,7 B.16,8 Tillhörigt Red.ab Reut (H.A.Reuter) i Göteborg. Sjö-satt 14.4.28, döpt av fru Sigrid Reuter efter varsfamlidne make Gustaf Erik Reuter, fartyget fått sitt namn. Lev.27.8.28 två 6-cyl, B&W huvud-motorer på vardera 1400 ihkr. 8 cemtertankar, 4 sidotankar å var sida. Pumprum midskepps, maskin akter. På förkant av maskin ett pannrum för

G.E.REUTER 26.11.39

värmeslingor i lasttankarna (för tunga oljor),samt för pumpar,värmeledn. och de 3 hjälpmaskinerna, en 1-cyl, 2 st 2-cyl. av B&W typ. Ibrygghuset, beläget ovanpå tankarna 3 och 4, låg inredning för befh och styrmän mm och en salong panelad i polerad mahogny. I däckshuset på poopen mässar, kök,tvättrum mm och på huvuddäck på ömse sidor av maskinkappen hytter för maskinbefäl om stb och 2-manshytter för manskapet om BB 9000 ton dw Ett systerfartyg, Markland av Bergen, gick på provtur samma dag G.E.Reuter sjösattes. -G.E.Reuter kom den 1.11.39 till Malmö från Houston med bensinlast efter att sedan sept. 1938 ha gått i chartertrafik mellan USA och kontinenthamnar. Två veckor hade man måst ligga i Kirkwalll på hemresan. (Se sid 10)

MARIANNE 1.12.39

ANFÖLLS AV RYSKT BOMBPLAN UTANFÖR HELSINGFORS - 3 BOMBER STRAX FÖRÖVER

Journalutdrag

Fre 1.12.39 Avgått från Kotka kl 08.Kl 13.30 i närheten av Onas fällde ett ryskt bomplan 3 bomber mot fartyget vilka exploderade ungefär en halv fartygslängd för om stäven.Inget annat fartyg var vid tillfället i närheten.Av lufttrycket vid explosionerna spräcktes 17 st ventilglas ombord i fartyget.

Ons 6.12 kl 14 anlänt till Gävle.

Maskinjournalen

Fre 1.12 07.35 avgått från Kotka. Varierande fart och manövrar till kl 08.02 full fart. Kl 09.47- 09.53 lotsbyte.Varierande manövrar. Kl 11.35- 11.45 lotsbyte.Varierande manövrar. Vid närmandet av Helsingfors fällde en rysk bombflygare 3 st bomber vilka föllo i vattnet c:a 15- 20 meter från Mariannes STB bog. För att undkomma bombflygaren beordrades från bryggan högsta möjliga fart och under denna forcering av maskineriet gick matarvattensförvärmaren läck. Fortsatt resan till kl 16.05 och ankrat på Helsingfors redd.Lättat ånyo 17.40 och fortsatt till kl 18.45 då ankrat för natten.

Ons 6.12.Anlänt Gävle. Väl i maskin 13.58 Förvärmaren ilandsänts till Gävle varv för reparation.

Gävle 7.12.39

E Söderström
Maskinchef

Befh Axel E Påhlsson
S Johannesson 2e styrman

K Bengtsson
2e maskinist

((Ingen sjöförklaring avgavs om detta och inget i pressen))

Gävle varv 12.12.39 kvitterat 1035:- kr för reparation av förvärmaren. Skadan anmälts till SKN 8.12.39 och den 6.1.40.

Trelleborgs Ångf Nya AB skrev 30.3.40 till SKN att Marianne försålts till Ångf AB Adolf i Göteborg och att de vid bombningen spräckta 17 ventilglasen "icke reparerats av oss"."Detta haveri kan alltså för vår del avskrivas.Däremot har förvärmaren reparerats till en kostnad av kr 1025:- enligt bilagda räkning från Gefle Varvs & Verkstads Nya AB för vilket vi tacksamt emotse eder ersättning."

SKN svarade den 1.4.40 att " Vi hava emottagit Edert brev av den 30 ds jämte räkning,som härmed återgår, men kunna vi icke finna att ifrågavarande skada är ersättningsgill under krigsförsäkringpolisen."

SKN slutreglerat 21.11.40.

Marianne av Trellborg Kasko assurerad för 350 000:- intresse 87500:-

(För data se Marianne 26.2.43)

(Marianne även utsatt för flygattacker den 24.2.42 och den 9.10.43)

MARIANNE 1.12.39

Den 27-28 12.39 bombskadades i Åbo ss Norden av Stockholm.
13.1.40 utsattes ss Heimdall för ryskt flyganfall.
6.2.40 sänktes Wirgo vid Sottunga.

RUDOLF 2-3-12-39

TORPED I SKANSEN VID MIDNATT I NORDSJÖN PÅ RESA TILL MALMÖ MED KOLLAST. NIO MAN GÅTT MED NER. 14 RÄDDADE SIG I BÅTARNA.

RUDOLF 2-3.12.39

Rapport:

Avgick från West Hartlepool 2.12.39 dest till Malmö. Rumslast 2730 ton kol Däckslast 30 ton kol i en träbinge på lucka 3. Djupg. F. 17'5"-A.18' 7" 23 ombv. Vid avgång från sista hamn c:a 220 ton bunkers,bränsleåtgång per dygn c:a 17 ton, amt proviant för 25 dygn, fw för 20 dygn.
Toppederat eller minsprängt 3.12.39 omkring kl.00.15 på Lat.N.56° 15' long. W. 1° 25'. Vind WNW med hög sjö från W. God sikt.3e styrman och utkik på bryggan. 9 dödade. fartyget sjunkit.

Newcastle -on-Tyne 8.12.39

Bertil Persson
Befh.

Lördagen 2.12. kl.10 avgått från West Hartlepool med lots ombord, assisterad av en bogserbåt.
Söndagen 3.12.c:a 00.15 inträffade en våldsam explosion akterut,troligen i akterpiken under besättningens bostäder. Omedelbart blåst alarmsignal i ångvisslan för bemanning av livbåtarna, vilka voro utsvängda och klara för omedelbar sjösättning. Kapat surrningarna å flotten å 4ans lucka. Maskinen stoppade strax efter explosionen utan ingripande från maskinpersonalen samt slocknade det elektriska ljuset. Sjösatt livbåtarna.
I STB båt befann sig:Befh, chiefen,2e styrman, 3e maskinisten,stuert och matros Westerlund. I BB båt: Ie styrman, 3e styrman, 2e maskinisten, kocken, mässpojken, telegrafist Cardell,lättmatros Sundvall och eldare Lundin. Akterut i besättningens bostäder befunno sig : matros karlsson, lättmatros Di Valentin, lättmatros Sandström,jungman Rosenström, donkeyman Petterson, smörjare Jansson, lämpare Engquist och eldarna Nylander och Krossvoll. Samtliga dessa torde ha dödats vid explosionen.
Sedan båtarna sjösatts kvarlåg de vid fartyget till detta sjönk c:a kl. 01.15. Då visshet vunnits att någon mera ej stod att rädda,sattes segel å båtarna. Alla i STB båt upptogs av trålaren Cardew av West Hartlepool vid 23-tiden den 3.12 och alla i BB båt upptogs c:a kl 06 den 4.12.av svenska ss Gunlög. (✝ 27 10 41)

Newcastle -o/Tyne 8.12 39

Bertil Persson Befh.

SKN EIII vol.160

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Newcastle-upon-Tyne
fredagen den 8.12.39 kl.15

Sakkunnig bisittare: Befh M.R.Coster å Ljusterö av Stockholm.
Befh P.H.Persson på Fredman av Verkebäck.

Befh :Avgick kl.10 den 2.12.från W.Hartlepool. Vi styrde efter Amiralitetets föreskrifter och kända minfält var utmärkta i sjökortet. Inga extra varningar mottagits under resan för minfara inom Rudolfs

kurser. C:a kl.19 passerades Longston på c:a 6′avstånd och styrdes därefter NtW 23 distansminuter ,då fartyget befann sig ungefär tvärs St. Abbs Head.Kursen nu ändrats till NO och denna kurs styrts c:a 15′. På grund av mörkret och minfaran hade utkiken placerats på bryggan. Någon minut efter midnatt befann sig fartyget på Lat.N56 15′- Long.1 25′. Jag hade varit i karthytten kl.24 och kontrollerat positionen och sedan gått ner i min sovhytt. Strax därefter inträffade explosionen,omedelbart följd av alarmsignalen i ångvisslan. Jag skyndade omedelbart upp mot navigationshytten, mötte på vägen telegrafisten och gav honom order att sända SOS.Så snart jag kommit upp på bryggan och fått positionen meddelade jag skriftligen denna till telegrafisten. Jag såg sedan till att båda livbåtarna sjösattes och att alla som kunde räddas kom i dessa. Då frivakterna saknades och jag frågade efter desamma sade någon i BB åt att aktern blivit bortsprängd. Jag skyndade till midskeppsdäckets akterkant och såg att akterskeppet var i sjunkande.Jag kunde inte se poopen. Därefter begav jag mig ner i STB båt som låg och väntade längs sidan av förskeppet. Vi rodde på betryggande avstånd då vi befarade att fartyget skulle sjunka hastigt, men först efter c:a en timme sjönk det med aktern före. Något liv förmärktes under väntetiden inte ombord,inte heller hördes några nödrop. Endast sjömansrllan o mätbreven hade kunnat räddas. Min personliga uppfattning är att vi blev torpederade, vilken uppfattning jag stöder på att explosionen inträffade längst akterut samt att rorsman,strax innan expl, hört ett surrande ljud.Övermaskinisten och 3e maskinisten förmärkte en stöt i skrovet omedelbart före explosionen.

Ie Styrman Johansson: Vakt på bryggan kl.20-24 den 2.12. Kl.20-22 styrdes NtW,drefter NO,som styrdes till midnatt då fartyget torde ha befunnit sig c:a 40 sjömil från St.Abbs Head. Kl.24 överlämnat vakten till 3e styrman som fick order styra samma kurs. C:a en kvart senare inträffade en våldsamexplosion och samtidigt gavs alarmsignal från sirenen. Jag rusade upp på däck och gav order om att sjösätta båtarna och kapa flottarnas surrningar. Dessa senare voro emellertid redankapade. Från bryggan såg jag att hela poopen var bortsprängd och att aktern hastigt sjönk. Inte märkt något tecken till liv från skansarna och inte hört några nödrop därifrån. Jag har ingen bestämd uppfattning om explosionens orsak,antingen en mina eller en torped. I BB livbåt fann jag senare delar till ett värmelement och delar av en wirerulle och kugghjul. Båtarna legat på avstånd tills Rudolf sjönk c:a en timme efter explosionen.

3e styrman Jörgensen: Tagit vakten kl.24 från Ie styrman. Fartyget styrde då NO och fortsattes på denna kurs till explosionsögonblicket som

RUDOLF 2-3.12.39

inträffade c:a 20 minuter efter midnatt. Detonationen var inte särskilt kraftig ,men en stark svavellukt uppstod.Jag ropade till utkiken och rorsman att skynda akterut och varsko.Därpå gav jag alarmsignal i ångvisslan och blåste omedelbart därefter SOS två gånger i sirenen.Jag sprang sedan ner från bryggan,kapade alla surrningar till STB livbåt och sprang sedan över till BB båt.Inga nödrop, inga tecken till liv förmärktes från poopen. Jag anser att fartyget blev torpederat.

3e maskinist Hjertquist: Jaghade vid explosionen just övertagit vakten i maskin och hade haft tid att tillse att allt var i sin ordning där. C:a kl.00.15 kändes en svag stöt i fartyget coh därpå hördes en dämpad detonation. Från propellertunneln bolmade någon svart tjock illaluktande rök in och vatten började strömma in från tunneln. Röken luktade svavel. Jag hörde alarmsignalen i ångvisslan och rusade uppför lejdarna mot däck,följd av de övriga som tjänstgjorde i maskin

Telegrafist Cardell: Satt i telegrafisthytten och lyssnade i radioapparaten. Kl.00.13 utsändes från Cullercoats radiostation följande meddelande: " Eskdane mined 50 40'- 1 15' " Två minuter därefter inträffade explosionen. Jag sände omedelbart ut nödsignaler och efter att ha erhållit positionen från befh utsändes även denna.Därefter begav jagmig till livbåten. Jag anser att fartyget blev torpederat. Inga andra meddelenaden om minfara hade mottagits u resan.

Matros Westerlund: Stod till rors och styrde kurs NO då explosionen inträffade kl.00.15.Jag tyckte mig ha hört ett surrande ljud strax innan och i explosionsögonblicket hördes en dov detonation. 3e styrman omedelbart givit alarmsignal. Jag fick order av 3e styrman att gå akteröver för att varsko frivakterna, men när jag kommit till förkant av lucka 4, såg jag att hela poopen var borta och att akterändan redan låg under vatten. Inga tecken till liv förmärkts. Jag vände om och skyndade tillbåtarna.

Lättmatros Sundvall: Stod utkik på btyggan.Dov detonation kl.00.15 Sedan 3e styrman givit alarmsignal fick jag order att gå akteröver och varsko frivakterna. Matros Westerlund och jag kom endast till akterkanten av lucka 4.Då såg vi att hela poopen var borta och att akterdäcket befann sig under vatten.Inga livstecken förmärkts.

Eldare Lundin: Var på väg från eldrummet då jag hörde ett surrande ljud,omedelbart förjt av en dov detonation.Jag hörde ångvisslan blåsa alarm och sprang upp på däck, där det var becksvart och några lyste sig med ficklampor vid båtarna.Sedan jag förvissat mig om att de övriga i maskinrummet kommit upp på däck begav jag mig i livbåten.

RUDOLF

Telegram till UD från London 3.12.39

"Admiralty reports swedisg steamer Rudolf mined off egglish coast stop British ships in vincinity. = Swedish minister "

Telegram till KK, inkom 6.12.39

Tradeboard sthm = .

"According oonfirmation received swedish steamer Rudolf of Gothenburg sunk after explosion North sea saturday night stop captain and five men landed scottisch port stop eight men landed English port by swedish ss Gunlög stop missing feared killed by explosion stop master states explosion ocurred after peak and believed ship torpedoed = Swedish consulate general = "

SKN EIII 161

Rederiet: telegram och brev:

Raed AB Bifrosti Gtbg skrev 4.12.39 till SKN:

"Enligt telegram har vårt ångfartyg Rudolf igår förolyckats, troligen genom minsprängning, på 56 15' N- 1 25' W. Ie styrman och ? man ha bärgats av en trålare, vilken fortsätter sökandet efter besättningen"

SKN 5.12. svarat:" Vi ha att erkänna emottagandet av Edert ärade den 4 ds vars innehåll med beklagande bemärkts."

Den 6.12 skrev Bifrost till SKN att Rudolfs befh den 4.12. sänt telegram från Leith: "Rudolf torpedoeddwithout warning 11 pm saturday 30 miles NE St. Abbshead. 9 men probably killed by explosion ocurred after peak." samt att telegram ingått till UD från Svenska beskickningen i London den 4.12:" Enligt amiralitetet uppgiver besättn. Rudolf torpederad och besköts med kulspruta av tysk ubåt stop En livbåt med 8 man bärgad stop Två trålare och flygplan leta efter annan livbåt." ..Som ni redan torde ha erfarit av dagspressen ha 14 man av besättningen räddats, varemot av kaptenen omnämnda 9 man troligen omkommit.

SKN EVII vol 17

Lasten:

2767 ton 17 cwt kol (Horden doubles) till G.& L.Beijer, Malmö för räkning Svenska Sockerfabriks AB i Malmö.

SKN 3.1.40 till Beijers utbetalat 59.209:25

SKN 15.1.40 till Bifrost utbetalat 55891:76

Totalt: 115.101:01

Slutreglerat SKN 23.9.1940

RUDOLF 2-3-12.39

CREW LIST

Befh Ernst Bertil Valdemar Persson, Gtbg, 3.3.00 i Hörby till sjöss 1916
Sjökaptensexamen 1927. Fört Rudolf sedan 1936.
Ie styrman John Torsten Johansson, bosatt i Hull, 27.6.93 i Brevik
Påmönstrat Rudolf 13.10.39
2e styrman R.Bergvall, Göteborg, 12.1 05 i Gtbg
3e styrman Hans Valdemar Jörgensen,Gtbg, 20.7.12 i Malmö (Sept 39)
Chief W.Thompson, 5.2.99 i Göteborg
2e maskinist A.Nilsson, 8.10.07 i Hemmesjö
3e maskinist Axel Sixtus Hjertkvist,Karlshamn, 6.8.96 Karlshamn (Sept 39)
Telegrafist Erik Gustaf Cardell, Göteborg, 22.7.90 i Borås (Okt 39)
Stuert T.Hagman, 27.4.94 i Gtbg
Kock E.Eliasson, 11.11.06 i Jönköping
Mässpojke K.Petterson, 2.7.21 i Västra Steneby
Matros Josef Natanael Westerlund, Väddö, 25.11.05 på Väddö (Sept 39)
+ MatrosHugo Olof Karlsson,Göteborg, 17.6.07 i Bräkne Hoby
+ Lättmatros Arne Rickard Sandström,Runmarö,18.1.21 på Djurö
+ Lättmatros Erve di Valentin, Saarlautern, 25.8.15 i Hermerskeil,Tyskland
Lättmatros Verner Brynolf Sundvall, Jörn, 17.8.15 Jörn
+ Jungman Gösta Evald Rosenström,Skabersjö, 5.7.19 i Gerdslöv
+ Donkeyman Robert Valdemar Petterson,Almfors, 14.6.96 i Härna
+ Smörjare Julius Jansson, Skutskär, 14.1.89 i Älvkarleby
+ Lämpare Karl Bertil Engquist, Örnsköldsvik, 27.9.07 i Österlena
+ Eldare Gösta Ossian Nylander, Göteborg, 8.7.18 i Gudmundrå
+ Eldare K.Krossvoll,7.12.18 i Gulen, Norge
Eldare Karl Lundin, Munkedal, 4.908 i Kville (30.10.39)

KK Memorial 30.12.39

.. Fartyget har antingen torpederats eller minsprängts. Den förstnämnda teorin synes varit allmänt förhärskande bland de män av såväl befäls- som manskapsgrad,vilka vid tillfället voro i tjänstgöring. De stödja sin uppfattning dels på att explosionen inträffade så långt akteröver,samt att det först förmärktes en stöt i fartygskroppen omedelbart åtföljd av detonationen.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk Konsulent

RUDOLF

Telegram till UD från beskickningen i London 3.12.39

"Admiralty regrets Swedish ss Rudolf mined off English coast stop British ships in vicinity = Sw.Minister

Dito 5.12.39

423 vårt onumrerede gårdagstelegram förlista ss Rudolf åberopas stop Admiralty uppgiver besättning Rudolf torpederades och besköts med kulspruta av tysk ubåt stop en livbåt med 8 man bärgad stop två trålare och flygplanleta efter annan livbåt = Sw. minister

Dito 5.12.39

355 according confirmation received swedish ss Rudolf sunk north sea saturday night after explosion stop following saved and landed british and scottish ports viz captain bertil persson chief officer johansson second bergwall third jorgensen chief engineer thopmson second ake nilsson third hjertquist W.T. Cardell steward hagman cook eliasson messboy petterson fireman carl lundin seaman werner sundvall josef westerlund stop nine men missing feared killed by explosion stop names not yet available stop master states explosion ocurred after peak and believes ship torpedoed = Sw.consulate general

Dito 6.12.39

425 vårt 423 av besättning Rudolf 14 man räddade 9 man borta stop uppgiften kulsprutebeskjutning icke konfirmerad 6Swedish minister =

(Allt om Rudolf på UD HP 80c vol 3511)

UD HP 80c 3509 Rudolf krigskaskoassurerad för 765.000:- kr
Allmänt

SKN EIII vol 161:

Red AB Bifrost i Gtbg den 5.1.40 tacksamt erkänt ingången av gårdagens check å 1.475.000:- utgörande ersättning för totalförlusten av ångarna Rudolf och Vinga.

Effekter som förlorades

Befh förlorat för 2314:- kr och ersatts med 1800:- av SKN
Hans garderob var omfattande. Bl.a. en oanvänd golfkostym 75:- Två sommarrockar 150:-, Uniformskappa 230:-, Vinteröverrock 75:- sjöstövlar ,pälsmössa, badkappa, morgonrock,morgontofflor,5 par handskar 15 par strumpor,14 skjortor, pullover, 24 kragar, 12 slipsar,6 par pyjamas, 2 paraplyer, oljerock, sydväst, fickur 80:-. nipperask i silver 75:- kontanter 50:- läderväska etc etc

RUDOLF 2-3-12-39

Befh därutöver fått ersättning av SKN för instrument o.dyl med begärda 1800:- (Sextant 500:-. Zeisskikare 385:-, Räkneverk 100:-. En 11-lampors elektrisk radioapparat 425:-, en 5-lampors batteri-radio, 1 st mausergevär för minbeskjuting med 300 patroner 95:-, Sjölagen och 6 tabellverk samt div. resrevlampor)
Ie styrman fått 1012:50 mot begärda 1172:- för bl.a. cigarettetui i silver 45:- och ett par manschettknappar i guld 55:- Därutöver för instrument o.dyl fåttbegärda 411:- (Skrivmaskin 425:-kikare 80)
Chiefen fått 1012:50 . Övrigt befäl fått 787:50, manskap 337:50 eller 450:- Kocken som förlorat för 907:25 fick t.ex bara ut 475:- Han hade satt upp Escoffiers kokbok 54:- mokkaväska, silkesskjortor, 6 vita rockar och väckarklocka. Även chiefen hade ettmausergevär i sin hytt.

Egna noteringar:

Rudolf torpederades kl.23.33.tysk tid den 2.12.39 av U-56,Wilhelm Zahn, på N.56 15'- W.01 25'. U-56 hade kl.22.40 torpederat ~~skxsänkt~~ Engelska ss Eskdene på N.56 30'- W 01 40' men fartget kunde i skadat skick bogseras i hamn.
Rudolf hade legat i 14 dagar i W.Hartlepool. Hon gick med alla navigeringsljus tända och nationalitetsmärkena belysta. Akterskeppet sprängdes bort så att STB-sidan hängde ner i vattnet .Befh och 5 man kom i BB båt, Ie styrman och 7 man i STB båt. Båda båtarna läckte och kom genast ifrån varandra i mörker och sjöhävning, men med bloss och ljussignaler höll de kontakt med varandra till kl.23 natten till måndag 4.12. En timme senare observerades STB båt, som satt ett litet segel, av brittiska trålaren Cardew som bärgade de svårt medtagna männen. Redan kl.21 hade de sett en ångare med tända hyttljus mycket nära och tänt Bluelights.Ångaren sågs stoppa, men slog sedan full fart i maskin och avlägsnade sig. Troligen togs nödsignalerna för en ubåtsfälla. Det värsta hade varit kylan under ett helt dygn till havs. -De 6 i befh båt räddades kl.05.30 måndag 4.12 av Sveabolagets Gunlög (se 1.9.41) som var destinerad till Newcastle. Livbåten, som var halvt vattenfylld, lämnades åt sitt öde. Både Gunlög och Cardew kom in till Newcastle tisdag morgon 5.12 och där inhystes de 14 räddade på det Skandinaviska sjömanshemmet. De fick kläder av en nödhjälpsorganisation och övrigt bestånd av konsulatet. Samtliga hade förlorat allt utom kläderna de gått och stått i, vilket för somliga varit nattdräkt. RedAB Bifrost hade ännu söndag kväll 3.12 inte fått något direkt telegarm om Rudolfs öde, men Nya Varvets radiostation i Göteborg hade mottagit ett meddelande från Cullercoats radiostation strax norr om

RUDOLF

Newcastle om att Rudolf varit utsatt för en explosion och att fartyg i närheten uppmanats kvarstanna i sina positioner för att kunna bistå. En trålare hade utsänts. - Först tisdag 5.12 kunde det bekräftas att 9 man saknades. - Av de 16 överlevande fick chiefen W.Thompson redan 5.12 tillfälle att medfölja Rudolfs systerfartyg Vinga, som på morgonen den 6.12 avgick från Newcastle mot Göteborg, endast för att bli torpederad den 6.12 kl 23.50 av U-31. Vingas folk togs efter 5½ timme i livbåtarna upp av ss Transporter av Odense och landsattes lördag morgon 9.12 i Odense, varifrån de fortsatte till Göteborg. Tisdag fm 12.12 kom Rudolfs befh och 11 av de andra lyckligt till Göteborg med ett svenskt fartyg. Ie styrman stannade kvar i Hull där han hade sin familj.
I dec 1944 blev kapten Bertil Petterson sjömanshusombudsman i Sölvesborg.

Fartygets historik:

Welldäckad lastångare på 2180 brton byggd 1922 vid Blyth Shipbuilding Co i Blyth av stål (Ex Phildon) L.88,3 B.12,8 3100 ton dw 1015 stds 898 ihkr maskin. Tillhörig RedAB Bifrost (Jarl R.Trapp) i Göteborg som i mars 1936 inköpt ss Shildon från Tyneside Line Ltd i Newcastle. I stort sett systerfartyg till Vinga (ex Aydon), tillhörig samma rederi, som sänktes den 6.12.39 Rudolf gick vanligen med kollaster från England till sydsvenska hamnar och var nyklassat i Gtbg maj 1938. Befh var från april 1936 Bertil Petterson, Gtbg.

VINGA 6.12.39

SJÖNK 5 MINUTER EFTER TORPEDTRÄFF I FÖRSKEPPET VID MIDNATT UTE I NORDSJÖ[illegible]
22 OMBORDVARANDE I TVÅ LIVBÅTAR BÄRGADE AV ss TRANSPORTER AV ODENSE.

VINGA 6.12.39

RAPPORT

Avgick 6.12.39 från Yarrow-on-Tyne destinerad till Göteborg Rumslast av 2461 ton kol. Djupg F.17'5"- A. 17'5" 21 mans besättming samt en manlig passagerare.
Sprängd av mina eller torped 6.12 kl.23.50 123'rv N 42°O från Tyne pier. Vind och sjö: lugnt och god sikt. 2e styrmans vakt.Utkik på bryggan. Totalförlust.

Göteborg 12.12.1939
Th Parrow
Befh.

Onsdag 6.12.39 kl.08.10 avgick fartyget från Yarrow med lots ombord. Lotsen lämnat kl.10 vid Tyne pirar. Kursen sattes NO½O som med deviation -2° och missvisning -11° beräknades taga fartyget rv N42° O. Vädret vackert, ingen vind. Utkik hela dygnet. Resan fortsattes utan anmärkning till kl 23.50, då en våldsam explosion inträffade i förskeppet. Förmasten bräcktes, luckor och skärstockar kastade högt upp och till synes slets hela förskeppet sönder. Samtliga 22 ombv rusade till livbåtarna som hastigt och i god ordning sjösattes. C:a 5 minuter efter explosionen sjönk fartyget med stäven före. Efter att livbåtarna fått kontakt med varandra i mörkret kunde konstateras att samtliga ombv befunno sig i båtarna. Det överenskoms att sätta segel och styra NO. Flera fartyg siktades, men observerad inte våra rödljus med vilka vi blossade. Kl.03.40 siktades åter ett ångfartygs lanternor och blossades ånyo. Fartyget observerade signalerna och styrde mot oss. Kl.05 befunno vi oss ombord på ss Transporter av Odense,vars befäl och besättning visade oss stor vänlighet.

Göteborg 12.12.39
Th.Parrow

Sjöförklaring i Göteborg 15.12.39 kl.10

Inga frågor från de sakkunniga. .
En tolk från Finska konsulatet för lättmatros Pirhonen.
Ingen representant från SKN.

Befh Parrow: Legat till kojs i sin hytt vid explosionen. Genast rusat upp på däck. Tagit c:a 2 minuter att sjösaätta båtarna. Fartyget sjönk när båtarna hunnit endast c:a 50 meter ut från fartygssidan Ingen blivt allvarlit skadad, men alla skeppspapper och peronslig ägodelar förlorats. Enligt befh åsikt kan den våldsamma explosion inte ha orsakats av en drivmina.

2e styrman Jönsson: Vakthavande på bryggan vid expbosionen då fartyget framgått med full fart. Inte iakttagit något misstänkt

VINGA 6.12.39

i närheten av fartyget före explosionen. Fått den uppfattningen att det varit en torped men hade ej sett någon ubåt.

3e Maskinmäste Ivarsson: Vakthavande i maskin. Hade genast vid explosionen stoppat maskin och sedan skyndat upp på däck eftersom vatten börjat tränga in i maskinrummet från förskottet. Fartyget hade då befunnit sig i snabbt sjunkande tillstånd.

Matros Taube: Utkik på BB Bryggvinge. God sikt. Inget misstänkt synts Livbåtarna hängt utsvängda och mycket snabbt blivit sjösatte. Ingen uppfattning om det varit torped eller mina.

Lättmatros Nirhonen: Stått till rors och styrt kompasskurs NO½O. Fartget framgått med full fart.

Eldare Samuelsson : Vakt i eldrummet. Durkplåtarna kastats upp ungefär en halv meter vid explosionen. Omddelbart tagit sig upp på däck. Hlea förskppet hade då varit försvunnet, och fartyget i övrigt i sjunkande tillstånd.

CREW LIST

Befh Torsten Joachim Parrow, Timmermansgatan 8, Göteborg, 41 år
Till sjöss 1916, fört Vinga sedan febr 1937

Ie styrman Axel E.Lundberg, Kalmar

2e styrman Börje E.Jönsson ,Göteborg, 32 år (Aug 39)

Ie maskinist M.E.Persson,Göteborg

2e maskinist Sten Vising, Jönköping

3e maskinist Martin Ivarsson, Göteborg, född -93 (12.11.39)

Stuert G.Sandblom ,Göteborg

Kock Johan Thorsson,Skillinge

Messpojk S.E.Steen ,Hässleholmsgatan 4, Malmö

Timmerman Gustav Gustavsson ,Göteborg

Matros Bo Bertil Taube, 39 år

Matros E.Kristoffersen

Matros Johan Svensson, Varan

Matros Otto Andersen, Rolighedsvej 6,Köbenhavn

Lättmatros E.Pirhonen, 21 år 4 mån. ombord

Donkeyman B.Magnusson

Smörjare G.Jakobsson

Eldare Ernst G.Samuelsson ,Gtbg, 29 år (1.11.39)

Eldare Conny Valentin Linnander ,Karlskrona

Eldare T.Bergkvist, Göteborg

Lämpare Karl H.Karlsson ,Göteborg

Den som konsulatspassagerare medföljande chiefen från Rudolf W.Thompsson ,ej omnämnd i KK och SKN papper...

(KK crew list kompletterad från SKN EIII vol.162)

VINGA 6.12.39

Totalförlustersättning

Red.AB Bifrost returnerade Gtbg 2.1.40 till SKN kvittoformulär å sin totalförlustersättning för ss Rudolf, kr 765.000 och för ss Vinga kr 710.000:- "för vilket belopp vi tacksamt emotse eder remissa."

Lasten:

(SKN E VII vol.14) 2461 ton 11 cwt kol (Marley Hill coking coal) till Göteborgs Stads gasverk.

Lasten ass. i Atland för 57750:-, frakt etc. 57800:-

SKN 23.1.40 till Gasverket utbetalat 53197:08

Skn 24.1.40 till Red AB Bifrost utbetalat 51271:83

SKN 8.10.40 till advokat Erhard Westman 1353:85

Totalt: 105.822:76

EFFEKTER:

Befh begärt 2368:-, fick 22.12.39 kr 1800:- för bl.a 3 oljemålningar värda 500:- Därutöver fått 1048:- för sextant,skrivmaskin,radiomottagare,kikare och div. nautisk litteratur.

Ie styrman begärt 1162:-, fick 1012:50 för bl.a 4 tavlor värda 20:-, 2 lampskärmar, primuskök, rökpipa, en bordduk

2e styrman begärt 1012:-, fick 787:50 för bl.a. styrmansbrev och beväringsbok, plus 66:- extra för stavlampa o div. verktyg.

Ie maskinist Persson fick begärda 851:75 för bl.a broderat dörrdraperi, boderad soffkudde, bordslöpare, sängöverkast,klackring i guld. Extra fick han förinstrument 193:-

2e maskinist Vising begärt 792:50, fick 757:50 (Bl.a div. prydnadssaker)

3e maskinist Ivarsson begärt 800, fick 787:50

Stuert Sandblom fick begärda 708:- för bl.a vigselring.

Kocken Thorsson begärt 594:-, fick 475:-

Mässuppassare Steen,begärt 481:-,fick 475:-

Timmerman fick begärda 790:- för bl.a verktyg

Matros Kristoffersen begärt 661:- ,fick 550:-

Matros Taube begärt 555:-, fick 550:-

Matros Svensson fick begärda 500:-

Lättmatros Anderssen begärt 710:- för bl.a radio o fotografiapparat

Han fick 550:-

Lättmatros Pihonen fick begärda 535:- Donkeyman fått begärda 446:85

Smörjare Jacobsson begärt 567:-, fick 450:- för "toalitartiklar,2 väske

Eldare Samuelsson begärt 682:50, fick475:-, samma belopp som de andra 2 eldarna och lämpare Karlsson

Rederiet skrev 13.1.40 till SKN att det betalat totalt 15296:10 för effekter o instument.

Egna noteringar:

VINGA

Vinga torpederades kl.23.51 den 6.12.39 av U-31, Johannes Habekost, på lat.N 56° 25' long. O. 01° 08'. Ubåten blev ~~senare~~ själv sänkt i Jade Buse på Tyska Nordsjökusten av ett RAF Blenheimplan, varvid Habekost omkom. Ubåten senare bärgad.

Vinga gick med alla navigeringsljus tända. Ett intensivt eldksen flammade upp över fördäck vid explosionen, kol och stålskrot regnade ner ur expbosionsmolnet,förmasten bräcktes vid däck och föll överbord på BB-sidan med bommar och rigg,fartyget krängde hårt STb och allt ljus ombord slocknade. Maskin stoppats omedelbart av makth. 3e maskinisten som sedan klättrade för livet upp mot däck,medan vatten forsade in i maskinrummet förifrån. Många kom till båtdäck yrvakna iförda endast underkläder. Befh.Parrow,som just kojat och var i pyjamas, hörde rop från Ie maskinist Perssons hytt och lyckades spränga dörren dit som klämts fast i karmarna. Tillsammans rusade detvå männen,även Ie maskinisten i nattdräkt, till båtdäck och kom i STB båt som just skulle firas. Bland de 22 ombordvarande fanns även maskinchefen från Rudolf,på hemväg efter att 4.12. ha räddats i en livbåt. Omvärvd av rusånga gick Vinga i djupet med stäven före 7 minuter efter explosionen. Livbåtarna hade fått läckor av kringflygande fartygsdelar vid explosionen, och måste ösas oavbrutet, vartill kylan var mycket påfrestande. Först efter 5½ timmar togs samtliga upp av kollastade ss Transporter av Odense, som lämnat Newcastle onsdag e.m. på hemresa. Transporters besättning, 19 man, tog hand om de räddade på bästa sätt.De sveptes i filtar, masserades,fick het buljong, kaffe, mat,cigaretter, varsin värmade sup och kojplatser att vila ut i. Lördag mogon 9.12 steg de iland i Odense och fortsatte till Sverige. RedAB Bifrost tillställde lördag 16.12. Transporters befäl och manskap gratifikationer som en ringa erkänsla för räddningen av de skeppsbrutna, och rederiet skänkte 1000:- kr till Danska Sjömansänkors Hjälpfond. RedAB Bifrosts två kvarvarande fartyg, Agne och Bifrost, överlevde båda kriget.

Vingas historik:

Lastångare på 1932 brton byggd 1923 vid Blyth Shipbuilding & Dry Dock Co i Blyth av stål. (Ex.Aydon) L.80,7 B.12,3 2800 ton dw. 950 ihkr maskin. Welldäckad med elliptisk akter, 4 luckor,2 master, skans i backen, Befh inredning på undre bryggan. Tillhörig RedAB Bifrost (Jarl R.Trapp) i Göteborg som i febr. 1937 inköpt Aydon från Tyneside Line Ltd i Newcastle o/Tyne Aydon hade levererats till detta rederi 23.1.23 och var ett något mindre systerfartyg till ss Shildon, som Bifrost inköpt mars 1936 från samma rederi och som sänktes som Rudolf den 3.12.39, tre dygn före Vinga. Kapten Parrow förde Vinga hela tiden under Svensk flagg.

VINGA 6.12.39



Göteborg den 10.12.39
En del av den krigsförlista ångaren Vingas besättning anlände idag till Göteborg. Kaptenen med blommorna.

BERTHA 7.12.39

BESKJUTEN OCH KAPADES AV TYSK HJÄLPKRYSSARE VID UTLÄNGAN - FRIGAVS 28/12.

Journalutdrag

På resa Svartvik/Nyhamn i Sundsvallsdistriktet till Varberg med massalast som skulle lossas där f.t.b till USA med ss Sirenes.

Lör 2.12.39 kl 07 kl 11 färdiglastad med 1327 ton pappersmassa i 6980 balar. Kl 11.30 förhalat från kajen.Härunder kom ss Cos av Tallinn som också förhalade med sin akter mot Bertha midskepps och böjde STB aktre dävert. Fåttlots 13.45 och avgått. Djupg F.14′5″ - A 15′7″ Ankrat i Bremösund för snötjocka 15.45, BB + 60 famnar.

Sön 3.12 Fåttlots ombord 07.20, hivat upp och fortsatt. Passerat Simpnäsklubb 09.55, logg 14. Ankom Kölieks lysboj 14.15 för lotsbyte.Fått lots ombord 15.30 och fortsatt innanför 3-milsgränsen. Kl 16.35 ankrat vid Tunaholmen, BB + 60 famnar.

Mån 4.12 kl 06 hivat upp och fortsatt innanför 3-milsgränsen u. lots ledning 09.20 lämnat lotsen vid Lilljungfrun och därefter fortsatt inom 3-milsgränsen. Kl 18.40 fått lots vid Öregrund och fortsatt u dennes ledning

Tis 5.12 Under lots ledning gått genom Stockholms skärgård och ankrat kl 18 vid Utö.

Ons 6.12 05.40 hivat upp och fortsatt u. lotsens ledning. Kl 12.10 lämnat lots vid Häradsskär och fortsatt inom 3-milsgränsen. Kl 23 passerades Skäggenäs (Kalmarsund) där någon lots ej fanns tillgänglig,varför resan fortsattes genom Kalmarsund under ledning av fyrar och lysbojar.

Tors 7.12 kl 00.15 passerat Trädgårdsgrund. 02.55 passerat Garpens fyr på distans 1½′. Kl 04.25 passerat Yttre Stengrund om BB,dist 1¾′,därefter stävad kurs SW½W,dev.3° W ,magn. kurs S 48° W ,missvisn. 3° W , rv kurs S 45° W. Kl 05.20 då Bertha befann sig mellan Stengrund och Utlängan på lat N 56° 4,9′- O. 15° 55′, kom en tysk hjälpkryssare upp akterifrån om STB,prejade ångaren och lade sig för STB bog för att tvinga fartyget från land.Maskin stoppades men kursen ändrades ej och farten var fortfarande god. Kryssaren,som befarade bli rammad, slog fram på sin maskin och kom rätt förut. Ombord på Bertha slogs fram i maskin och lades rodret hårt STB för att gå in under land. Kryssaren öppnade då spärreld med sin auutomatkanon och då kulorna slogo ner på förskeppet stoppades maskinen. Därefter blev även bryggan beskjuten så att den måste utrymmas. Prismanskap bordade från en barkass och övertog befälet med order att föra Bertha till Swinsmünde.

Fre 8.12 kl 09.30 ankommit till Swinsmünde och förtöjt å anvisad plats.

Lör 9.12 Avvaktar vidare order.

Sön 10.12 Avlämnat protest enligt följande:

Forts sid 2

BERTHA 7.12.39

Swinemünde 10.12.39

Till Kriegsmarine Dienststelle
Swinemünde.

Ärade Herrar,

Torsdagen den 7 december kl 5.10 f.m blev mitt förande fartyg "Bertha" av Hälsingborg beskjutet och kapat av en tysk hjälpkryssare mennal Stengrund och Utlängan i Södra Kalmarsund, två mil från land på lat N 56 4,9′- Long .O 15 55′,varefter ångaren av prsimanskap infördes till Swinemünde.För nämnda handling får jag på min och mitt rederis vägnar framföra de allvarligaste och bestämdaste protester.

Högaktningsfullt
Edward Lock
Befh

Mån 11.12 Avvaktar order.

Tis 12.12 Erhållit order att nästföljande dag avgm.

Ons 13.12 kl 0930 kom prisbesättningen ombord för att föra fartyget till Lübeck.Kl 10 f.m avgått från Swinemünde under prisoffiaers ledning.

Tors 14.12 kl10 f.m inkom till Trawemünde. Kl 13.30 lämnat Trawemünde och under lotsens ledning gått till en plats mellan Lübeck och Trawemünde och förtöjt utanpå ss Norma av Höganäs.

Fre 15.12 avvaktar order.

Lör 16.12 - Ons 27.12 avvaktat order.

Tors 28.12fartyget frigivits sedan befh undertecknat en förbindelse att fartyget och rederiet avstår från alla ersättningsanspråk på de Tyska myndigheterna för kvarhållandet.((Detta var obligatoriskt vid varje frigivning.)) Fått lots mobord 14.30 och avgått u. dennes ledning. Kl 21.30 ankrat vid tyska minspärren på grund av kalltjocka.

Fre 29.12 kl 09 hivat upp och kl 10.30 fått order av bevakningsfartyg att följa efter genom minspärren vilken var passerad kl 12. Kl 12.30 genom rundradion fått order att gå till Malmö i.st f Varberg. Kl 19.36 ankrat på Trelleborgs redd.

Lör 30.12 kl 02.15 fartyget börjat dragga.Hivat upp ankarna och legat och hållit sjön. Kl 14 gått in till Trelleborg o förtöjt vid kaj.

Sön 31.12 kl 10.30 lämnat Trelleborg med lots ombord och gått till Malmö redd där lots skiftades 15.15. Förtöjt 15.45 i nyhamnen i Malmö

Tis 2.1.40 kl 14.30 börjat lossa alsten.Lossat till kl 16 .Uppehåll för regn

Malmö 4.1.40

G.Assarsson
1e styrman

Edw. Lock
Befh

John R.Benson
Övermaskinist

BERTHA 7.12.39

Manifest

1327 ton sulfitmassa varav 4900 balar Nyhamn Star prima lättblekt sulfit med vikt 982 ton & 1203 balar Svartvik sulfitmassa,vikt 345 ton.
Lasten försäkrad i Ocean för 326734 kr av Sv.Cellulosabolaget.
Skulle ha lossats i Varberg för omlastning till ss Sirenes,destinerad till Boston /Baltimore.

Red AB Magnus Stenbock,Hälsingborg,12.12.39 till Ocean

I besittning av Edert ärade av gårdagen beklaga vi att vi ej kunna lämna något svar på Edra frågor. Ångaren avgick från Sundsvall den 2 ds kl 2 e.m Den 6 ds passerade den Häfringe. Ett av våra fartygss Orvar har passerat båten i Kalmarsund,sannolikt någon gång den 7 ds. Därefter ha vi ingen positionsuppgift förrän vi erhöllo ett telegram avsändt af kaptenen från Swinemünde den 9 ds kl 10 f.m. I sitt telegram säger kaptenen:
"Eingelaufen Swinemünde.Weitere nachricht folgt adresse Louis Meyer =Lock"
Några vidare meddelande ha emellertid ej ingått.

Brev från befh i Swinemünde 9.12,ankom rederiet i H-g 16.12.

Den 7 ds kl 5.20 f.m kapades af en tysk kryssare i södra Kalmarsund och infördes hit.Seglingsinstruktionen har absolut följts vid tillfället. Svenska konsulatet sköter rederiets intresse..

Försäkr AB Ocean,Göteborg 18.12 till SKN

Då kaptenen hade strämga prder att strikt hålla sig inom tremilsgränsen har fartygetalltså blifvit kapat på neutralt område.Fartyget är nu förflyttst till Lübeck.

Dito 3.1.40 till SKN,

Meddelat att Bertha anlänt Malmö söndag 31.12.39 och att lasten lossas där Nyhamnsmassan torde inlastas i ss Siljan i slutet av januari för vidare befordran till Norfolk, Virginia.

Assurans

SKN last & frakt bidrag till kostnad 4826:77 utbetalat 26.10.40.

UD H- 1358 Telegram Till & från UD

Generalkonsulatet i Hamburg till UD 8.12.39

174 enligt rapport från Stettin har ss Bertha idag infoerts Swinemünde = Stridbeck.

Chiffertelgaram UD till Hamburg 9.12.kl 19.15

Edert en clair 174 Sök erhålla upplsyning var Bertha uppbringades =Cabinet.

Telegram UD till "Svensk,Washington" 11.12.39

ss Bertha på resa Sundsvall-Varberg införd Swinemünde med 1482 ton sulfit-

BERTHA 7.12.39

massa avsedd omlastas Varberg till USA med norska ss Sirenes.Köpare Meads Sales Co och Cellulose Sales Corp.NewYork,vilka anmodats inlämna affidavits för vidare befordran till Ståte Department,Hamburg = Cabinet.

Hamburg telegram t. UD 18.12

66 mitt chiffertelegram 62. Enligt uppgift befh Bertha uppbringad mallan Stengrudn och Utlängan 2 mil från land =Stridbeck

Rederiet i brev till UD,daterat Hälsingborg 16.12.39

Vi ha idag erhållit följande bref från kaptenen afsändt från Swinemünde 9 ds. (Se sid 3)... Då kaptenen hade stränga order att strikt hålla sig om 3-milsgränsen har fartyget alltså blifvit kapat på neutralt område. Fartyget är nu förflyttat till Lübeck (Holmwik) och kaptenen har uppgivit sin adress till " Lybecklinie, Lybeck."

Rederiet 21.12.till UD insänt befh protestbrev (Sid 2)

Med tillägget:" Igår telefonerade kaptenen till oss från Lübeck.Någon uppgift när farrtyget komme att frigivas kunde han inte lämna."

På brevpappret är noterat i blyerts att psoitionen för uppbringningen geren plats väl innanför 3-milsgränsen eller 1,6′från närmaste land.

Telefon till UD från Hamburg 23.12

Generalkonsul Stridbeck i Hamburg telefonerade 23.12 byråchef Nils Ståhle på UD och omtalade att Bertha enligt underrättelse från Prisenhof frigivits.

UD på begäran av Prisenhof 5.1.40 telegram till

Generalkounsul Stridbeck att 982 ton av Berthas massalast skall omlastas tillss Siljan för skeppning till Norfolk och 400 tillss Sirenes för frakt till Bostton. Rederiet översände 10.1.40 journalutdraget till UD.

P.M. H 60F/346

Angående ss Bertha,Red AB Magnus Stenbock.

Ovanstående fartyg har enligt uppgift fårn Arvs -& Ersättningsbyrån - attaché af Petersens - sjunkit i Middelgrundet i Öresund.

Stockholm 11.1.1942.

Historik

Se Bertha 11.1.41.

Många svenska fartyg förda till tysk hamn nov-dec 1939

Till Lübeck infördes 6.12.39 ss Norma Av Hälsingborg på resa Gävle-Vilvorde, Belgien, med 710 stds trä.Först 28.340 släpptes Norma av Prisenhof-Hamburg. Bengt Sture på resa till Ostende med 420 stds trävaror infördes till Pillau och beordrades 6.12 till Lübeck.Även Bengt Sture frigavs först 28.3.40 av Prisenhof Hamburg men hela lasten konfiskerades.

BERTHA 7.12.39

KAPNINGEN I CM:s och UD:s BELYSNING

HEMLIG

CMDS till CM,daterat Karlskrona 31.12.39

Ink.CM 7/1-40

I resolution den 28.12.39, D.nr U-479, har CM beordrat mig inkomma med skyndsamt yttrande rörande förhållandena vid uppbringandet av ss Bertha 7 ds i Södra Kalmarsund och får jag efter verkställd utredning härmed vördsamt meddela följande:

Enligts fartygets befälhavares rapport skulle uppbringningen hava ägt rum kl 05.20 å lat 56°04,9′- long 15°55′, det vill säga 0,8′W Dubbelballongpricken öst Torhamns Udde och sålunda innanför tremilsgränsen. Enligt från KSS 73 (Långören, Torhamn) ink. rapport iakttogs samma dag kl 05.32 skott från sjön som troligen var prejningsskott,varefter lanternotna släcktes på ett sydgående fartyg.På grund av mörkret kunde givetvis ej fartygets identitet konstateras,iksom ej heller avstånd uppgivas. Den föreliggande differensen mellan fartygsbefälhavaren: och signalstationens tidsuppgifter synes mig emellertid icke vara större än att man på goda grunder kan antaga att den iakttagna ångaren var Bertha. Ytterligare uppgift om fartygets bedömda avstånd från land har icke nu kunnat utrönas, enär den man,som vid tillfället bestridde utkikstjänst vid KSS 73, f.n är permitterad. Det torde emellertid vara föga sannolikt att han kan lämna bestämt besked i frågan,då det ju är synnerligen svårt att bedöma avstånd i mörker. Enligt uppgift från Kalmar lotskontor passerade såväl Bertha som ss Orvar förbi Kalmar natten mellan den 6 och 7.12 utan att där erhålla lots.

Såsom sammanfattning av vad ovan anförts må sålunda framhållas att uppgiften om att Bertha prejats och uppbringats utanför Torhamnslande i S. Kalmarsund omkring kl 05.20 den 7.12 torde vara med rätta förhållandet överensstämmande och att befälhavarens uppgift om fartygets läge vid uppbringningen icke kan bestyrkas genom iakttagelser från land.

Remisshandlingarna återgår.

Karlskrona den 31.12.1939

H.Simonsson/ E.Spens

S.Söderblom, UD till Arvid Richert,Berlin, förtroligt ,11.1.40

Broder!

Jag får bedja dig genom marinattachén med tyska vederbörande upptaga följande fall. Tors 7.12.39 blev det svenska ångfartyget Bertha av Hälsingborg, på resa Sundsvall-Varberg med last av pappersmassa, av en tysk hjälpkryssare anhållet i södra Kalmarsund omkring 2′från närmaste land.Den plats där anhållandet ägde rum hav av befh å ångfartyget an-

BERTHA 7.12.39

givits vara belägen mellan Stengrund och Utlängan i Södra Kalmarsund å lat 56°4,9′N - long 15° 55′ O. Sedan prisbesättning satts ombord å fartyget blev detta infört till Swinemünde. Den 23.12 meddelade generalkonsulatet i Hamburg att fartyget frigivits. Då åtgärden sålunda synes innebära en kränkning av svenskt territorium, vore man här tacksam för en undersökning i saken och underrättelse i sinom tid om resultatet. Jag bifogar, i två avskrifter, en från CMDS emottagen rapport i ärendet av den 31.12.39

Stockholm 11.1.40
Söderblom

(Något svar från Berlin finns ej arkiverat på UD.)

I.W.WINCK 8.12.39

RAMMAD AV TRUPPTRANSPORTFARTYG PÅ THEMSEN - SJÖNK EFTER TVÅ TIMMAR.

Rapport

Avgick Sundsvall 11.11.39 destinerad till London. Rumslast av 2400 ton pappersmassa i balar. Djupg F 17'3" - A 17'4" 20 ombv.

Fre 8.12.39 kl 11.30 vid Blackwall Point i Themsen påränd av ss Gourko, delvis lastad, som 3 minuter innan iakttagist c:a 3 streck på STB bog närma sig med 6-7 knops fart. Klar sikt,SW modarat vind. Lots och befh på bryggan men. ingen utkik satt. I.W.Wincks fart vid kollisionen c:a 2 knop. Gourko gav en STB-sigan följd av backsignal. I.W.Winck gav en STB-signal och två backsignaler. I.W.Winck fått ett stort hål i BB bog ända in till kollisionsskottet där en svår läcka uppstod in till förrummet. Fartyget släpades på grund vic Convoy's Wharf men sjönk ett par timmar senare vid kaj i floden och torde bli vrak på grund av den svällande massalasten.

Journalutdrag

Tis 1.11 avgått Sundsvall 23.30 med lots ombord

Ons 22.11 Anlänt Ystad 23.20

Lör 25.11 08.25 avgått Ystad,anlänt Malmö 18.30.

Ons 29.11 kl 11.30 avgått Malmö.

Tis 5.12 Kl 13.10 förtöjt i bojar i Tyne River.Avgått på e.m lots ombord.

Fre 8.12 09.45 fått flodlots vid Gravesend. Mellan kl 11.36-11.37 inträffad kollisionen med Goruko tvärs Poplar Dock,Blackwall Beach,väl över på vår STB-sida av floden. Vi hade gått full fart efter lotsens anvisningar och c:a 11.30 rundades Blackwall Point då 2 fartyg observerades till ankars nedanför West India dock-port. Det närmaste fartyget var ankrat nära land och det bortersta fartyget väl ut i floden och vår kurs sattes att passer nära för om den bortersta ankarliggaren. Då vi närmade oss detta fartyg slog lotsen sakta fram i maskin.Nästan omedelbart efter såge sn segelpråm styra över floden från nära det bortersta förankrade fartyget och då stoppades maskinen. Ett fartyg kommande nedför floden och mitt i densamma observerades även.Detta fartyg hade hög fart och tycktes ändra kurs åt BB Vi gav en kort signal i ångvisslan,vilken besvarades av det nedkommande fartyget med en kort signal och strax eftergavs order om lite STB roder. För att ge segelpråmen tid att komma klara beordrades full back å vår maskin och gavs 3 korta stötar i ångvisslan. När vår framfart var tillräckligt reducerad stoppades vår maskin,men det andra fartyget, som hade en bogserbåt på sin STB bog, fortsatte,så vitt vi kunde se, att komma BB och det obsererades att bogserbåten bräckte bogserwiren,varefter det andra fartyget hördes ge 3 korta signaler med sinångvissla. Vår maskin beordrades ånyo full fart back och ytterligare 3 korta signaler gavs.Vårt roder var då hårt STB.Trots våra åtgärder rammade det andra fartyget I.W.Winck i BB bog med sin stäv och BB bog och skar in djupt ända till

I.W.WINCK 8.12.39

kollisionsskottet. Vårt fartyg hade vid kollisionen mycket liten framfart. Det befanns att vår BB bog skadats mycket svårt och även skottet var svårt skadad så att vattnet började stiga i förrummet. Med pumparna igång manövrerades fartyget vidare uppför floden men då det blev svårmanövrerat beslöts att gå långsides Convoy's Wharf villket var det mest passande för att lossa vår massalast. Vid angörandet engagerades bogserångaren Cervia för att assistera i manövreringen som ett vanligt bogseringsarbete. Kl 12.40 var fartyget fastgjort vid Convoy's Wharf men förskeppet fortsatte att vattenfyllas trots pumpning så att till sist förskeppet sjönk och fartyget tog botten förut kl 13.45. Förstärkta förtöjningar drogs iland och Cervia satte sina pumpar men vattnet steg i eldrummet och alla måste lämna fartyget som vid följande högvatten sjönk helt på 5 famnars djup med master, brygga skorsten och livbåtar över ytan.

London 13.12.39

Victor W.Winck
Befh

Maskindagboken.

Fre 8.12 Sf 09.40 FF .09.48 SF 11.33 ,St 11.33, FB 11.34, st 11.35, FB 11.36 ,FF 11.37, FB 11.39, FF 11.39, SF 11.40 FF 11.41, FB 11.41, FF 11.42, SF 11.42 stopp 11.43. HF 11.43, FF 11.431 SF 11,44, HF 12.03, SF 12.05, stopp 12.06, SF 12.07,HF 12.07 stopp 12.07, SF 12.08, HF 12.14, FF 12.16, SF 12.16, stopp 12.18 SF 12.20, HSF 12.25, stopp 12.25, FB 12.26, stopp 12.27, SF 12.30 stopp 12.30, SF 12.31, stopp 12.31, SB 12.33, SF 12.35,st 12.39 Väl i maskin 12.45. Börjat länsa från förrummet kl 11.40. Börjat fylla tank 5 & 6 kl 11.45. Rakat ut fyrarna ur båda pannorna samt avsläckt dessa kl 13.45, maskin- och eldrum börjat vattenfyllas, stängt bottenkranarna och tunnelluckan, slutat fylla tankarna kl 14.00.

Lör 9.12 Maskin- & eldrum vattenfyllda vid högvatten.

Crew List

Befh Victor Wilhelm Winck, Drottninggatan 212,Hälsingborg,f-10 fört fartyget sedan 1935.

1e styrman Nils Åke Palmquist, Vanstad, Målmöhus län, f-08 (Okt -36)

2e styrman Ernst K.Sörensen

Övermaskinist Roland Bernhard Harnesk,Göteborg, f-90 (2.5.39)

2e maskinist Nils Ekström

Stuert Torsten G.Swärdh

Kock Hjalmar Johansson

Mässuppassare Bjarne Klevstad

Matros Albin Brodén, Timrå, f-97 (9.11.39)

Forts

I.W,WINCK 8.12.39

Forts crew list

MatrosHjalmar Knudsen, 56 år
Matros Gösta Danielsson
Lättmatros Knut Gunnar Olofsson
Jungman Arno Wuotila
Jungman Hjalmar Adolfsson
Smörjare Göte Edvin Tisell
Eldare Ernst Abrahamsson
Eldare Gösta Persson
Eldare Runar Olsson
Lämpare Oswald Bramseth
Maskinelev Stig Andersson

Sjöförklaring på gen.konsulatet i London 13.12.39

Vicekonsul Kjell A.Axelsson
Sakkunnig:Kapten F.Lüthjohann på ss Louis de Geer.

Befh Winck: Anlände till Themsenmynningen 7.12 efter att ha fått lots redan i Newcastle-upon-Tyne,och u. dennes ledning fortsattes resan uppför Themsen. Kl 09.45 togs flodlots ombord vid Gravesend.Kl 11.33,strax efter det Blackwall Point rundats, observerades på STB sida 2 fartyg förankrade nära land och samtidigt sågs en sailing barge komma ut mellan dessa 2 ankarliggare för att segla tvärs över floden.Lotsen slog då sakta fram i maskin och sedan stopp. Kursen hölls då tätt för om den bortersta ankarliggaren.Nu iakttogs ett fartyg kommande nedför floden på BB bog en god kvartsmil från I.W.Winck. Det assisterades av en bogserbåt förut. Det var väl mitt i floden men tycktes komma över något åt BB varför lotsen lät ge en STB-signal och den besvarades av det mötande fartyget med STB-signal. Lotsen beordrade därefter lite StB roder eftersom det mötande fartyget ,trots att bogserbåten drog hårt till STB, inte syntes kunna få STB gir, gavs på I.W.Winck order om full back i maskin och gavs 3 korta stötar i ångvisslan. Sedan farten avtagit tillräckligt stoppades maskinen. Det andra fartyget närmade sig fortfarande med hög fart och från vårt fartyg såg vi bogserwiren till dess bogserbåt brista samtidigt som 3 korta stötar hördes från det andra fartyget. Hos oss beordrade då ånyo full ~~backxixmaskinx~~ back i maskin och 3 korta stötar gavs ånyo i ångvisslan. Vårt roder var då hårt STB och framfarten 1½-2 knop. C:a 60 sekunder därefter rammade ss Gourko ((1975 brton ,byggd 1911 i Hull)) Vår BB bog och så åstadkom svåra skador. Vädret var vid tiden för kollisionen gott med klar sikt samt strömstilla på högvatten,vinden moderat SW. På bryggan befann sig befh, Lotsen och rorsman matros Albin Brodén. 1e styrman Palmquist var på väg till backen och befann sig på fördäck

I.W.WINCK 8.12.39

vid kollisionen. Ett stort hål revs upp för om vårt kollisionsskott,som skadades med svårt läckage i förrummet som följd.Pumparna startades omedelbart och det blev frågan om att få förtöjt snarast möjligt på lämplig plats. Jag ansåg Convoy's Wharf vaea bästa platsen eftersom där fanns kranar att snabbt lossa lasten med.Dessutom antog jag att vattendjupet vid högvatten där inte skulle vara mera än c:a 22'. För vanlig bogserhjälp vid fastsättningen engagerades bogserbåten Cervia. När fartyget var förtöjt konstaterades vid lodnigg 5 famnars vattendjup,och då detta var c:a 2 timmar efter högvatten tog fartygets vattenfyllda förskepp snart botten förut. Vid påföljande högvatten vattenfylldes även akterrummet. Besättningen och ras tillhörigheter måste tasgas iland på e.m för inkvartering iland. - Som orska till kollisionen angav befh 1) Gourkoas alltför höga fart, uppskattade till 6-7 knop,vilken borde ha reducerats i tid då man från urko måste ha sett att så många fartyg samlats i Blackwall Reach där floden gör en tvär krök. 2) Den STB-signal som gavs från Gourko gav ess den uppfattningen att vi skulle passera BB mot BB ,men att ,trots detta, Gourko hela tiden tycktes komma BB hän och i varje fall ingenting STB. 3) Att bogserwiren mellan Gourko och dess bogserbåt brast .Om Wiren hållit kanske en möjlighet funnits för Gourko att få STB-gir och komma klar. Befh på särskild fråga upplyst att ingen utkik var satt men att 1e styrman var på väg till backen och just hade hunnit dit då kollisionen inträfffade.

Sakkunnige: Samtliga manövrar från I.W.Wincks sida varit fullt korrekta. Gourkos styrförmåga uppenbarligen minskats och Bourkos fart borde ha nedsatts i tid.

styrman vidimerat.

Chiefen var i maskin och utförde alla order genast.

Matros Brodén: Till rors från 10.30. Klart väder. Tydligt uppfattat alla signaler från båda fartygen. Skulden uteslutande Gourkos. I.W.Winck kunde inte gira mera STB hän än hon gjorde. Uppskattat Gorukos fart till c:a 7 knop strax före kollisionen.

KK memorial 26.1.40

Orsaken kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas men vill det synas som om det engelska fartyget till största delen bär skulden till ombordläggningen.Genom att bogserkabeln sprang torde även bogserbåten,så framt dess egen kabel använts, även hava varit delaktig i kollisionen. Under alla förhållanden har lotsen på I.W Winck följt sjövägsreglermas bestämmelser.

Ex Officio

Bo Bergström

=============

I.W.WINCK 8.12.39

Telegram London till KK, inkom 12.12.39

Master steamer I.W.Winck of Helsingborg reports ship collided Thames eight instant with british steamer stop Winck proceeded to quay where she subsequently sank stop all crew safe = Swedish consulate general.

Eget

Vraket Kondemnerat

Krigsförhållandena och fartygets läge försenade bärgningsarbetet och den svällande massalasten sprängde däck och bordläggning varför vraket abandonerades och i jan 1940 såldes på Baltic Exchange för 18200 pund till en dr E.V.Tèåfer i London . Kriget och det stora behovet av tonnage räddade fartyget från nedskrotning och I.W.Winch kom att överleva kriget under Panamaflagg som Isobel. Se historiken.

Historik

Lastångare på 1614 brton byggd 1929 vid Fredrikstads varv av stål. 2760 dw L. 79,1 B. 12,2 Tillhörig red AB Walhall (Carl W.Winck) i Hälsingborg för vars räkning hon byggts 1929. Sjösatt 9.11.29 med varvsnummer 257 och gick på provtur 8.12. varvid 11,7 knop uppnåddes. Fartyget var enkeldäckat, med back,lång brygga och poop,kryssarakter, 4 luckor och 4 pålmaster,isförstärkt, 613 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat, 2 pannor. - Då I.W Winck i april 1932 låg i Antwerpen drunknade 23-åriga jungmannen Adrian Kron vars kropp 3 veckor senare flöt upp i hamnbassängen. - Den 11.11.39 på sydgående från Fagervik vid Sundsvall med massalast på den resa som skulle sluta med kollisionen 8.12, grundstötte fartyget kl 18.13 i mörker och klar sikt på Hasselbomsgrundet sedan vakthavande styrman förväxlat en lysboj med Tolvöresgrundets fyr. Med en del bucklor och skräckta nitar i botten kom fartyget in till Öregrund för dykarundersökning och erhöll sjövärdighetsbevis för fortsatt resa till London. - Se ovan om vrakets öde. - Som Isobel av Panama överlevde I.W.Winck kriget och övertogs 1946 av Stener S.Müllers Red A/S i Bergen som gav henne namnet Lotos och lät henne fortsätta i Västindienfart. I nov 1948 såldes Lotos till Alf Lindnes A/S i Haugesund för 2.200.000 kr och kom som Lindborg åter i Europafart. Vidare öde ej uppföljt.

DONIA 8.12.39

PÅ RESA NORRKÖPING- GÖTEBORG KAPAD PÅ SVENSKT VATTEN OCH FÖRD TILL SWINEMÜNDE. UD EJ FUNNIT ANLEDNING PROTESTERA I BERLIN.

Brev till UD från SKN 9.1.1940

Betr. ms Donia av Donsö.

Från rederiet för ovan nämnda motorseglare hava vi erhållit bilagda originalrapport rörande händelseförloppet vid fartygets uppbringning. Om omständigheterna vid densamma synas anmärkningsbara, ha vi ansett oss böra bringa rapporten till Kungliga Utrikesdepartementets kännedom i och för åtgärd gentemot de tyska myndigheterna. Definitiv uppgift å rederiets kostnader och förluster genom uppbringningen hava vi ännu icke erhållit, men rederiet har i brev till oss angivit att dessa troligen kommat att uppgå till c:a 1300 kronor.

Rapport över resan Norrköping- Göteborg med m/aux Donia av Donsö, förd av skeppare Nils Olof Fhager.

Fredag 8.12.1939 avgick fartyget kl 11 f.m från Norrköping destinerat till Göteborg med last av 260,2 ton vete. Vinden laber NO-lig. Kl 16 passerades Arkö och beslöts gå fyrleden ut till sjöss för att fortsätta innanför 3-mil gränsen. Under ständiga pejlingar passerades Sandsänkan. Loggen sattes och med hjälp av den för att mäta distansen fortsattes resan så nära kusten vi kunde, och ansågo tillrådligt i mörkrte. Vi mötte först 2 ångare som gingo öster om oss. Samtidigt siktades förut om BB ytterligare 2 ångare på nordgående. Vi pejlade Häradsskär i N½W och ansågo oss vara innanför 3-mils gränsen,då vi plötsligt belystes av ett bländande starkt strålkastarsken. Vi fortsatte med full fart mot land. Den ena av de mötande båtarna vände också emot land medan den andra fortsatte öster om oss. Strax före strålkastarljuset riktades emot oss hade vi observerat att en av de först mötande ångarna hade vänt om och släckt lanternorna samt förföljde oss.På en mycket kort tid upphann denna ångare oss,tände åter lanternorna,gick upp på vår STB-sida och tvingade oss att vända ut från land. Under denna korta tid avgavs ständiga ljussignaler som dock icke förstods av oss,tills att ångaren avlossade 2 kanonskott för om vår stäv,då vi måste stoppa.En båt sattes ut från ångaren och tyskt prismanskap kom ombord. Klockan var då ungefär vid sjutiden på kvällen. Order gavs " Ostlig kurs under sakta gång" Undertecknad protesterade på det kraftigaste emot uppbringningen,åberopande certeparti och konnossement samt att lasten skulle lossas till kvarnen Tre Lejon i Göteborg.Uppbringaren påstod oss vara 2/10-dels distansminut utanför gränsen.(0,2') När vi Donia ostvart pejlades åter Häradsskär och befanns i N 1/4W. Officeren och uppbringaren begärde att få se skeppspappren och när de erhållit och sett igenom dem, signalerades till ångaren:"Neutra fartyg och neutral last." Efter en stund kom svarssignal:" Swinemümde." -

DONIA 8.12.39

Två soldater, fullt beväpnade,stannade ombord. Av dessa fingo vi under resan att uppbringaren gjorde normalt 17 knop och med forcering upp till 20 knop,varför hela händelsen tilldrog sig på några minuter. Efter vad vi kunde uppfatta med lanternor etc så uppträdde uppbringaren såsom ett vanligt handelsfartyg. MS Donia går lastad max 7 knop. - Resan fortsattes utan anmärkning utanför Öland och anlände vi till Swinemünde kl 14.30 den 10.12. Den 11.12 kl 09 kom en undersökningskommission ombord och vi fick inte gå iland. Telegram överlämnades att avsändas till rederiet,som av mäklaren skulle översättas till tyska.Skeppsmäklaren kom ombord kl 16.
Den 13.12 jag begärt att svenske konsuln skulle komma ombord.
[illegible].12 sv. konsuln varit ombord och upplyste oss att det var utsikt att komma därifrån på måndag eller tisdag.
19.12 fått underteckna avgångshandlingarna.
.12 Avgick från Swinemünde kl 09.30, NO storm.Vinden mojnade under natte
21,12 passerade Trelleborg kl 10 f.m i sällskap med många andra svenska fartyg. Fortsatt genom Kogrundsrännan. Kl 16 anlänt Limhamn för bunkring.
22.12 Avgick från till Hälsingborg.
23.12 Anlänt till Donsö kl 18.Kvarlåg där över julhelgen.
27,12 anlänt till Göteborg kl 09.

Göteborg 30.12.1939

Eric Fhager — Matros
Walter Erhardsson — Bästeman
Nils O.Fhager — Befh

UD i brev till dir. Rogberg,SKN, 24.1.40

Herr direktör,

Åberopande Nämndens skrivelse av 9 innevarande månad beträffande ms Donia av Donsö, har jag äran meddela, att Kungl. UD ej funnit händelseförloppet vid fartygets uppbringning giva anledning till någon framställning i Berlin.

Nils K.Ståhle
1e sekreterare
Sjöfartsbyrån.

Övriga handlingar om Donia

Chiffertelegram t. UD från gen.konsulatet.Hamburg 12.12.39.
(Ankom UD kl 16) 61 Enligt uppgift Prisenhof motorseglaren Rendonia uppbringad på resa Norrköping- Göteborg och införd Swinemünde. Frigivning i utsikt om utställes garanti som i fall Egon. 260 ton vete avsedd kvarnen Tre Lejon Gtbg lämnas = Stridbeck

Beskickningen,Berlin 13.12 i telegram t UD

254 konsulatet Stettin meddelar motorseglaren Donia från Donsoe reg nr 8267 infoerd Swinemuende 12 december = Richert.

DONIA 8.12.39

Sv.Lantmännens Riksförbundx i brev t. UD 13.12.39

Hörmed få vi bringa till kännedom att vår förening i Norrköping - Östgötalantmännens Centralförening - den 8.12 avlastade från Norrköping per ms Donia av Donsö, befh Nils O.Fhager, 260 ton vete med destination Göteborg och mottagare kvarnen Tre Lejon därstädes. Enligt meddelande från skeppsklarerare Trittelwitz i Swinemünde har fartyget vlivit uppbringat at tyskarna samt infört till ovan nämnda hamn där det nu ligger. Vi anhålla att Kungliga UD benäget måtte vidtaga behövliga åtgärderx att få fartyget frigivet.

(Kooperativa Förbundet ställe skriftlig garanti att lasten inte skall re-exporteras i någon form till något land.)

Chiffertelegram UD till Hamburg 19.12 kl 15.10

Edert Ch 61. Ni bemyndigas avgiva försäkran begärd formulering lasten Donia = Cabinet (Inkommit då fartyget redan frigivits)

Telegramsxax till UD från generalkonsulatet,Hamburg 19.12 kl 14

209 Edert 61 Prisenhof meddelat att Dinia idag frigivits =Stridbeck

---

Data

3-mästad motorskonert på 172 brton byggd 1938 vid Karlstads varv av stål L.30,6 B. 7,2 Ägd och förd av skeppare Carl Olof Fhager på Donsö. 120 hkr motor. 245 ton dw. Historik saknas.

TORÖ 12.12.39

MINSPRÄNGD OCH VRAK I FALSTERBOLEDEN MED KVARTSLAST FÖR BOLIDENS AB

Rapport

Avgick Malmö tis 12.12 39 kl 07.30 destineradd till Rönnskär. Rumslast av 1770,65 ton kvarts. Djupg. F 14'2" - A 14'5" 20 ombv samt lots. Minsprängd 12.12 kl 11.15 i neutralitetsleden vid Falsterbo ,mellan den ostligaste slät-& kvastpricken. Laber vind, ingensjö, god sikt.Under lots ledning. Ie styrmans vakt. Utkik på backen,Ingen skadad ombord.Fartyget fick svåra skador midskepps och sjönk. Anses bli vrak. Navigerat efter sjökort nr 8, rättat till 1.11.39

Trelleborg 14.12.39
Gunnar Törnqvist
Befh

Journal

Mån 11.12 20.30 all last inne. 1770,6 ton kvartsit. Luckorna väl skalkade med dubbla presenningar.

Tis 12.12 07.30 avgått under lots ledning assisterad av bogserbåten Flintrännan. Kl 11.15 blev fartyget minsprängt då det befann sig mellan den ostligaste slät - och kvastpricken i neutralitetsleden vid Falsterbo. Träffat av en våldsam explosion i akterskeppet om STB sjönk fartyget så gott som omedelbart medakterskeppet som ställde sig på botten medan förskeppet höll sig flytande.Intet hade före explosionen förmäkkts vare sig av minutkiken på backen eller av befäl och lots på bryggan.Ingen av de 21 ombv skadades vid olyckan. Bärgningsångaren Diana tog befäl och manska in till Trelleborg dit Diana kom kl 18.

Crew list

Befh Ernst Gunnar Törnquist, Ölandsgatan 45B,Sthlm, 29.5.08
Ie styrman Carl Gösta Gartz, Uddevalla, 12.1.03
2e styrman Harry N.W.Johansson, 17.12 97
Chief Erik Gunnar Jeansson, Malmö, 21.4.97
2e maskinist Petrus Johannes Lund, Kärrgruvan, 4.6.97
Föreståndarska Svanhild C.Lindblom, 28.12.98
Kock Ernst Birger Björkstrand, 18.3.08
Mässuppassare Bror Sigfrid Borelius, B.Jarlsgatan 125[1],Sthlm, 18.4.16
Matros Karl Peter Olsson, 24.4.77
Matros Klas Leonard Jonsson, 20.10.97
Lättmatros Gunner Verner Berg, 7.8.02
Lättmatros Gustaf Holger Nordsvan,25.3.12
Jungman Emil August Åkesson, Malmö, 22.11.25
Jungman Alf Bertil Olsson, 30.1.22
Smörjare Ture Alfred Nordström, 28.4.06

Forts

TORÖ 12.12.39

Crew List forts

Eldare Knut August Liljedahl, 2.2.99
Eldare Tycho Anders Amnell, Sv.Sjöfolksförbundet,Malmö, 29.11.10
Eldare Karl Gustaf Eriksson, Karlshamn, 4.9.03
Lämpare Karl Georg Åsén, Östrand, 23.1.08
Maskinelev Sven Arne Svensson, Malmö, f- 22
Lots Erik Strömberg, Malmö

Sjöförklaring i Trelleborg 18.12.39 kl 12

Sakkunniga: Sjökapten C.G.Påhlsson & hamnkapten Gottfrid Lindgren
Inga sakägare tillstädes.

Befh Törnquist: Befann sig vid explosionen på undre bryggan.Smällen var dov eller kvävd och verkat som smällen av ett väl jordat sprängskott. Explosionen kom fullständigt överraskande. BB båt föll ner och blev hängande i aktertaljan med stäven i vattnet. STB båt genast sjösatts och besättningen gått i densamma men kort därpå återvänt ombord då man upptäckt att fartyget tagit botten med däcket alldeles i ytan. En eldare som hoppat överbord vid explosionen togs upp och återfördes till Torö.Befh givit alla order att samla ihop sina grejor och lotsen Strömberg sattes ombord på tillskyndande ss Triton med uppdrag att rekvirera bägrningsångaren Diana från Trelleborg.Befh låtit pejla förrummet och funnit 6' vatten där. Sedan Diana anlänt hade dess kapten efter besiktning av Torö förklarat att intet vore att göra åt fartyget varför besättningen medtagits in till Trellborg. Minan måste ha varit förankrad, uteslutet att det varit en drivmina.

styrman Gartz: På bryggan tillsammans med lotsen. God utkik hållits. Explosionen kommit fullständigt överraskande och verkat som ett sprängskott. Måste ha varit en "fast mina."

iefen Jeansson: I maskinrummet uppfattat explosionen som en dov smäll.

Lättmatros Nordsvan: Till rors. Hört en dov smäll som enligt hans uppfattning kommit från en "fast mina."

Jungman Åkesson: Utkik på backen. Inte sett någon drivmina.

Lotsen Strömberg: Gått ombord på Torö i Malmökl 07.30. Kände väl till minfältet ifråga och gått leden många gånger sedan mineringen börjat. En skakning känts i fartyget men ingen överväldigande sådan. Explosionen uppfattats som en dov smäll som om den kommit från ett avstånd av 5-6 mil.Strömberg hade från ss Triton telefonerat till Diana i Trelleborg som kom ut. Lotsen utmärkt platsen för minsprängningen med ett grönt kryss på kortet. Befh satt ett rött kors på i stort sett samma plats.

TORÖ 12.12.39

LASTEN

1770,65 ton kvartsit från Hardeberga Stenindustri AB, Lund, till Bolidens gruv AB i Stockholm. Att lossas vid smältverket i Rönnskär.
Försäkrad för 10624 kr av Boliden plus frakt 5135:-.
SKN 22.1.40 till Hareberga Stenindutri utbetalat 10623:90
SKN 23.1.40 till Rexbolaget utbetalat 4921:50
SKN 24.2.40 -"- -"- 146:50
Totalt 15.691:46 fär last & frakt

KK memorial 30.12.39

Av allt att döma har fartyget gått på en i neutralitetsleden förankrad mina.

Ex officio
Bo Bergström

Egna noeringar. Meddelande från CM på e.m 12.12.39

ÅngarenToröhar tisdag f.m minsprängts i Femmetebsleden vid Falsterbo. Minkontroll av leden har hittills dagligen utförts med flyg och kommer att fortsätta. Hädanefter kommer dessutom fartyg att varje morgon kontrollera leden innan den öppnas för trafik. Det minsprängda fartyget spärrar inte leden. . .

SKNHP80c 3509 Torö kigskaskoförsäkrad för 468.750 kr

SKNEIII 163 Ingen bärgning

Red AB Rex anhöll 14.12 39 hos SKN att få 468.750 kr till ossutbetalt emot försäkringspolis nr 3122. Bärgnings & Dykeri AB Neptun har meddelatsossbtatt båten icke kan bärgas.

Rapport

Vid undersökning av ovanbordsskadorna på ss Torö kunde konstateras att fartyget sömdersprängts akter om midskepps BB så att däck och luckkarmarna till lucka 3 voro uppfläkta. På båda sidor om aktre maskinskottet vort bordläggningsplåtarna utvikta och sönderspängda och i den svaga sjöhävningen kunde man märka att förskeppet rörde sig oberoende av akterskeppet som låg sjunket till luckkarmarna. I maskinrummet, som var vattenfyllt, voro plåtarna till övre kolboxen BB utvikta och enligt Ie maskinistens utsago hadepannan vid explosionen kastats ur bädden. På förkant av lucka 2 fanns en buckla i däcket som ständigt ökade tvärskepps till tecken på att fartyget även här höll på att brytas sönder. Bordläggningen skilt sig från skarndäcket på BB sida tvärs denna buckla tillen längd av 2′. Vattnet i förrummet ökade oavbrutet och var vid avgången c:a 6′.

ss Diana i Trelleborg 13.12.39

Gotthard Lising
Befh

Fots

TORÖ 12.12.39

Dykareattest

Vid företagen dykareundersökning av ss Torö i neutralitetsleden SO Falsterbo har följande skador konstaterats:
På båda sidor, från 12' för om lucka nr 3 och c:a 30' akteröver är fartygets botten helt bortsprängd upp till 3dje stråket från däck räknat. Dessa stråk är tillbucklade. Plåtarna kring nämnda skada är invikta. Skadan skulle i så fall sträcka sig in i kolboxarna och enligt uppgift blev maskinrummet vattenfyllt på c:a 20 minuter. Den i rapporten av den 13.12 omnämnda bucklan på förkant av lucka 2 har senare utvidgats till utsidan om BB och sträcker sig från brädgången till slingerkölen där den avtar till intet.

Bärgningsångaren Diana
Trelleborg 17.12 39
O.Törnquist
Dykare

Ytterligare rapport 16.12.39

Öresunds ombud Kihlbom och Ing. F.Wiksten besiktigade 16.12 Torös skador. Åkt ut med motorbåt från Saknör, återvänt till Trelleborg med Diana.
Torö ligger på c:a lat N 55 20,1' - 0.12 53' något BB om farledems mittlinje, ungefär mitt emellan de båda enkvastslätprickarna. Däckslinjen midskepps BB c:a 5" under ytan, om STb c:a 7" under ytan, vid normalvattenstånd. - Trafik kan obehindrat fortgå i leden på båda sidor om fartyget. Vraket är utsatt för alla vindar från ONO över syd till WNW. Vattendjup 20'. - Kvartsitlasten synbarligen starkt dämpat verkan av minexplosionen vars centrum legat mit emellan midskeppslinjen och BB-sidan något akter om lucka 3 förliga BB-hörn och under fartygets botten. Däcket uppfläkt, BB bordläggning böjd utåt, maskinskottet böjt föröver. Men inte ens naglarna sträckta i winschbäddarna för om aktermasten. Dykaren rapporterat att man kan se in i BB bunker genom ett uppfläkt hål från utsidan. Förut om BB vid lucka 2 en buckla i bordläggningen från relingsvinkeln ner till slingerkölen. Där denna buckla skär däckslinjen går en buckla diagonalt i däcket fram till lucka 2 förliga BB-hörn. Brädgången skadad. Fartygets botten sannolikt upptryckt på 12-15 meters längd. Maskin och pannorna troligen rubbats ur sina lägen. Propeller och roder oskadade. Hela fartyget står på botten, antagligen något nersjunket i kalklera. Vid bärgning kan 2 alternativ komma ifråga. Antingen söka rädda hela fartyget eller bara förskeppet inkl midskeppspartiet. Först måste all last lossas med gripskopor i självtippande mudderpråmar som bogseras ut och släpper lasten utanför leden. Utsatt läge för trafik i leden och ovissthur stora skadorna är i botten.

TORÖ 12.12.39

Brev till SKN 19.12.39 från Sjöförsäkr.AB Öresund,Malmö

I brevet framläggs bla. att enligt befh uppfattning fartyget tog botten omedelbart efter explosionen. Vattendjupet knappt 20'. Dykaren inte kunnat finna något spår av kvartsitlast (som runnit ut från akterrummet)akter om fartyget.Avståndet mellan fartygets botten och havsbotten vid minexplosioner varit c:a 5'6''eller högst 1,7 meter. Vid explosionen var vädret vackert och strömmen minimal.Ett 30-tal fartyg passerat leden dagen innan.

1) Sprängningen antagligen vållats av en förankrad mina.
2) Minan torde ha legat nära farledens mittlinje eller ngt öster om denna.
3) Minan varit av mindre tyd eller haft reducerad laddning
4) Avståndet från fartygets botten till minans överkant sannolikt varit mindre än 1,80 meter för så vitt inte minan p.g av att tändningsanordningen varit ur funktion kan ha kommit in under fartygsbotten och släpat ett stycke utefter denna innan den exploderade.
5) Det kan knappast ha varit en magnetmina, försåvitt inte dessa minors mekanism arbetar relativt långsamt.Sannolikheten skulle väl annars tala för att explosionen skett redan under förskeppet.
6) Minan kan näppeligen ha drivit till platsen.
7) Minan kan inte gärna ha funnits där den 11.12.Sannolikt utlagd föregående natt.
8) Bevakningen av rännan har varit bristfällig.
9) Minhöljet eller delar därav bör finnas i lasten i rum 3 eller under fartygets botten.

Det framhålls som anmärkningsvärt att en mina synes ha blivit utlagd i vardera änden av farleden,

---

Minan utlagts under natten

SKN svarade 20.12 Öresund (se ovan) att " av de uppgifter vi erhållit från marinen och de iakttagelser ni gjort synes framgå att minan utlagts på svenskt vatten under natten. Vi skola med Marinledningen diskutera vilka möjligheter som förefinnas att göra rännans bevakning mera effektiv dygnet runt."

Effekter

Lämpare Karl Åsén krävt 194:- för överrock,skor, 1 par strumpor,madrass, filt och arbetsmösa. " Vid balansgångenpå relingen från min hytt akterut till midskepps, bar jag min ksotym, skor,samt strumpor och överrock i famnen, halkade och tappade då överrocken samt skorna med de istoppade strumporna i vattnet. Detta skedde i Ie styrmans åsyn vilket han nog också kan intyga.Sängkläderna belvo kvar då jag ej kom ihåg dem på grund av nervositet." 8 andra av befäl och manskap förlorade kläder.Jungman Åkesson tappade sin sjösäck då han skulle gå i livbåten och "den försvann spårlöst

TORÖ 12.12 39

2 av eldarna förlorat kläder som hängt på tork i eldrummet.
Chiefen förlorat kläder, badrock,koffert, maskinböcker mm för 533:- och fått sin trenchcoat skadad av olja.
2e maskinistens trenchcoat också oljeskadad och förlorat kostym, skor, overall mm samt mikrometer och skjutmått 162:50.

RedAB Rex sänt räkning för effekter till SKN 16.1.40 och fått begärda 1916:-

---

Vrakgods

Försäkr AB Öresund skrev 24.5.40 till SKN om Torö:
Fr[illegible] detta fartyg, vars akterskepp under vintern avbrutits och sjunkit har åtskilliga inventarier och proviant bortstulits under vinterns lopp.
Då med bättre väder påhälsningar därute synas bli tätare gav jag maskinist E[illegible]n Svensson, VB 14, i Trelleborg bemyndigande att bärga lösa artikler under Tullkammarens kontroll. Tullkammaren meddelar idag att följande gods blivit bärgat: 1 st mahognybuffé, 1 st skrivbord, 2 st skåp, 6 st stolar, 2 st bokhyllor, 1 st teakskåp, 8 lanternor, 1 eldsläckningsapparat, 2 kompasser, 1 ställ signalflaggor, en pejlapparat, 1 sextant, 1 rostknackningsmaskin, 248 kg kopparskrot, 205 kg mässingskrot, 144 kg zinktackor, 100 kg maskingods, 50 kg maskinpackningar, 1 rostfri diskbänk, 1 handpump, 1 tubpress, 1 hissblock, 1 drivankare för livbåt, 1 presenning. " Att sälja på auktion förslagsvis.
I nov 40 köpte Malmö Sjöfartsmuseum de ovan uppräknade mahognymöblerna och teakskåpet för 63 kronor. Ystads varv köpt de 2 livbåtarna och sextant för 4[illegible] - En del bärgat gods från Torö tog rederiet omhand på ss Nämdö, däribland 2 st mausergevär med 187 patroner.

VRAKET

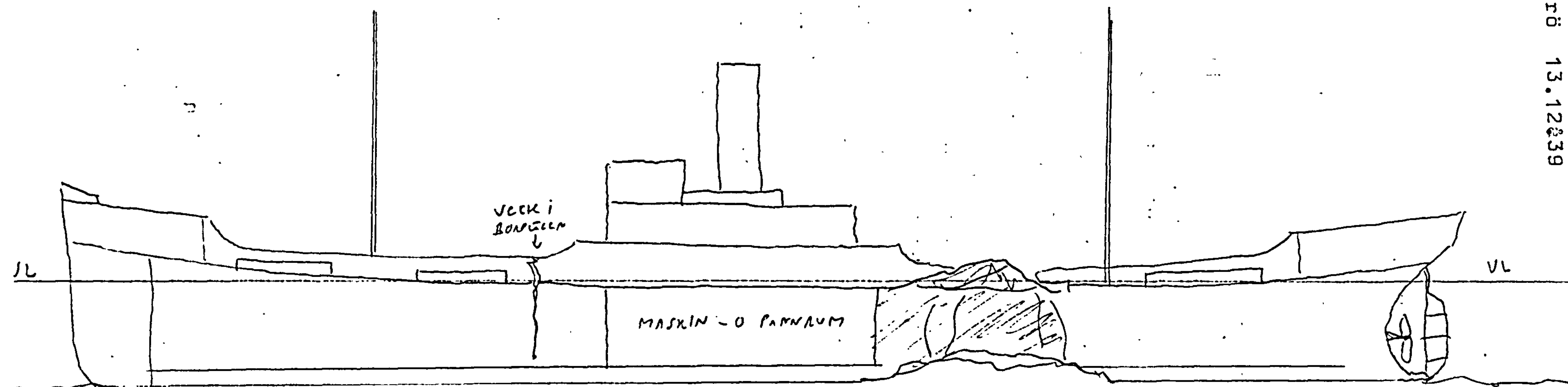
SKN avböjde 16.1.40 ett erbjudande från Switzers i Köpenhamn att röja bort vrak och last mot 250.000 i ersättning.
Chefen för Kungl. Smålands Artilleriregemente i Jönköping förhörde sig 5.6.40 hos SKN om möjligheten att få använda vraket som skjutmål vid skarpskjutning med långskjutande artilleri för att undersöka projektilverkan.
SKN avslagit.

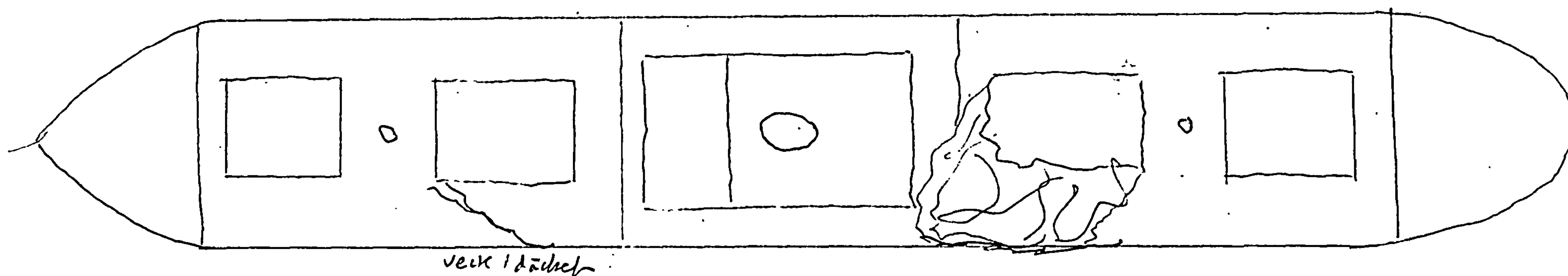
Rapport över besiktning av vraket 3.8.40

Akterskeppet genom isskruvning helt skilts från förskeppet vid maskinskottet. Endast mindre delar av poopen synliga över vatten. Bordläggningen BB uppriven flera meter in i maskinrummet. Isen bockat in hela STB-sidan minst en meter ner under vl.Förskeppet ligger nu 1½ meter djupare än i dec 39 o har vridit sig så att det pekar mera mot land än tidigare. Vattnet spolar över fördäck ända till förkant av lucka I. Allt kraftigt rostangripet. Alla lösa inventarier ilandtagna. Fasta inredningen svårt sönderslagen .

Fors sid 8

SS TORÖ





SS Torö 13.12.39

TORÖ 12.12 39

Forts från sid 6

Stoppning på soffor och ryggar etc uppriven, tydligen genom åverkan av obehöriga personer. C:a 900 ton last kvar i förskeppet. "

Vraket såldes 21.9.40 till enrepenör Hanry Andersen i Kastrup för 4000 kr i befintligt skick.

UD H 1314

Tysk kapning föregick Torös sista resa

På resa Stockholm-Göteborg i barlast prejades Torö vid midnatt natten till den 16 nov 39 c:a 7 naut. mil SSW Utklippans fyr i Hanöbukten med ljussignaler av en tysk jagare och beordrades styra kurs syd vilket omedelbart åtlyddes. Kl 01.30 beordrades fartyget att stoppa och tyskt prismanskap kom över i en barkass och tog över befälet ombord. Sedan skeppspappren kontrollerats beordrades Torö till Swinemünde och ankom dit kl 18 samma dag. Vid samma tid kapades Vega av Sölvesborg och ms Valparaiso av Sthlm och infördes till Sassnitz. Torös befh medgivit att Torö i Göteborg skulle ha fortsatt till England för att lasta kol, men att fartyget sedankrigsutbrottet inte gjort några resor till utrikes ort. Befh protesterade genom svenska konsulatet i Stettin mot uppbringningen. Rexbolaget meddelade 25.11 SKN att Englandsresan för Torö inställts och att Torös nästa resa skulle bli med kvartsitsten till Rönnskär utanför Skellefteå. Därefter skulle ångaren uteslutande gå i svensk kustfart. UD meddelat Prisenhof i Hamburg detta. Rexbolaget upplyste UD den 2.12 att Torö tidigare under året gjort 2 resor Malmö-Rönnskär med Kvartsit, 1938 gjort 12 sådana resor, 1937 också 12 resor och 1936 8 resor. UD telegraferade 3.12 till Hamburg att Torös kvartsitlast var aveedd för Bolidens Gruv AB. Den 7.12 telegraferade generalkonsulatet i Hamburg att Torö frigivits och fått avgå eftersom Englandskontraktet annullerats och last inom Sverige kontrakterats. Torö avgått 6.12 och ss Torkel fått lov att gå hem till Sverige 9,12. Befh före Torös frigivning fått underteckna en förbindelse för rederiets räkning att avstå från varje skadeståndskrav gentemot ~~tyska staten~~ tyska staten.

Luckor & skärstockar flög i luften. Eget

Då minan exploderade flög luckor och skärstockar i luften och en eldare på akterdäck sopades överbord. Han räddades av en jolle från danska skonaren Garibaldi som gått strax akter om Torö från Malmö . Akter om Garibaldi gick marinens m/t Neithea och eldaren sattes ombord på Neithea som kl 13 kom in till Trelleborg. Det luktade krut överallt ombord på Torö efter smällen och ett kraftigt rökblandat vattenuppkasthade spolat över akterdäck och midskeppet . BB-sidan vid lucka 3 ansenligt demolerad men stenlasten

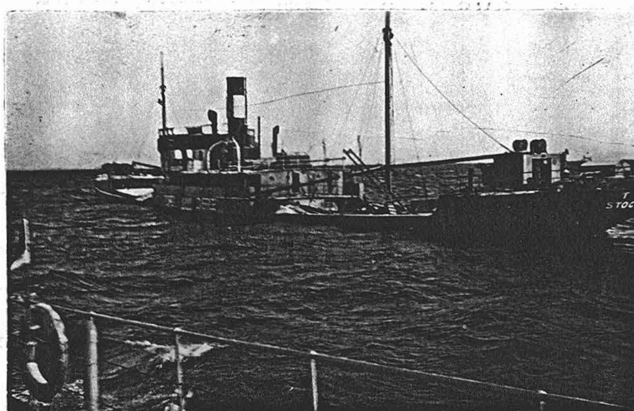
TORÖ .12.12.39

(Vit kvartsit i säckar) hade avsevärt dämpat explosionens verkningar. Vatten börjat strömma in i maskin som efter 20 minuter var vattenfylld. Akterskeppet vattenfyllts omedelbart så att fartygets akter tagit botten i leden medan förskeppet höll sig uppe . Påfrestningarna i skrovet gjorde att förskeppt vippade medan aktern grävde ner sig i botten. Efter att först ha sjösatt STB båt - BB båt gängde i aktertaljan - gick besättningen sedan åter ombord och började rädda sina ägodelar från hytterna. Väskor och sjösäckar kastades ner i livbåten som förtöjts midskepps. Sedan Diama kommit överfördes effekterna till henne och Diana kom kl 18 in till Trelleborg med besättningen och de 2 livbåtarna på släp. De skeppsbrutna ikvarterades på hotell Tre Lejon. Trelleborgs Tidning omtalade 15.12 efetr besök vid vraket att detta brutits både akter om maskin och på förkant av bryggan och att förödelsen var stor ombord. I januari 40 bröts akterskeppet i svår isskruvning i 90 graders vinkel STB över, samtidigt som förmasten bräcktes och blev hängande i riggen ut över isen. Masten bortröjdes 2.2.40. Den 30.1 40 fick Sveaångaren Skuld kl 12 två kraftiga bottenkänningar mitt i leden tvärs för vraket i SO vind och sjöhävning. Skuld var nära att gira in i minfältet. Skuld kom in till Malmö 16.30 läck i tank I och 3 BB. Dykare konstaterade nästa dag 2 större läckor. Tydligen hade fartyget haft grundkänning på från Torös akterskepp utrunnen last som grundat upp leden eller också på någon större vrakdel. Torö nedskrotades undan för undan av ett dansk företag och lasten muddrades undan ur leden. Hösten 1951 planerade den i Malmö nybildade ingeniörsfirman Intermarin att helt undanröja vraket sedan bolaget först med en mammutsugpump tagit upp 2000 ton järnmalm ur vraket av danska ss Runö på 2874 brton B.05 som vintern 1946-47 minsprängts SO om Torös vrak. I maj 52 gav Lotsstyrelsen sitt tillstånd till bärgning av resterna av Torö på villkor att inga som helst vrakdelar fick lämnas på botten i den gamla 5-metersleden. Neutralitetsleden runt Falsterbo lades ner i dec 43 sedan den förlorat sin betydelse efter invigningen av Falsterbokanalen 1942.

Historik

Lastångare på 1477 brton byggd 1924 vid Kockums i Malmö av stål. (ex Fryken) L.77,5 B. 11,6 Tillhörig red AB Rex (Karl Magnus Källström) i Stockholm. Inköpt som Fryken i jan 36 från Ångf.AB Ferm (Axel Broström) i Kristinehamn för vars räkning hon byggts. Sjösatt 5.6 , lev. 6.8.24. 645 ihkr . 2690 dw. 523 stds under däck. På första resan som Torö kolliderade hon med kaj i Malmö och fick betydande skador. - Fraktat mycket kvartsit från Malmö till Rönnskär, vissa år upp till 30.000 ton. (Se sid 8)

TORÖ 12.12 39



Torö 14.12.39





TORÖ 12.12.39

HEMLIG

PROTOKOLL

Hållet å Malmö Lotskontor 12.12.39
ang. ss Torös förolyckande i Neutralitetsleden
vid Falsterborevs ostsida.

Lotsen E.J.M.Strömberg: kl 07 den 12.12 infunnit sig ombord å ss Torö i Malmö hamn. Vinden var NO-lig med c:a 3 sek.meters styrka.God sikt. I Öresund rådde kraftig Nordgående ström.Öster om Balsterborev var strömmen västgående. SedanTorö lämnat Malmö fortgick lotsningen utan att något ovanligt inträffade. Inkommen i neutralitetsleden gick Torö,efter att ha passerat pricken nr 67,förbi en närmast framför gående motorseglare "Garibaldi". Torö framfördes i rännans nordsida medan Garibaldi gick fram på rännans sydsida. Då pricken nr 66 passerades girades BB hän med kurs på pricken nr 63 och samtidigt saktades Torös fart.Framkommen i närheten av nr 63 girades något åt Stb för att lämna plats för mötande ss Reiås. Så snart de båda fartygen kommit i sådantläge till varandra att risk för kollision ej längre färefanns,gav Strömberg order om BB-gir för att åter komma in i rännans nordsida. Han hade inte väl uttalat ordern förrän en explosion inträffade kl halv 12. Vid explosionen, som träffade fartyget akter om tvärs, vände sig Strömberg akteröver och såg då att akterskeppet sönderspängts och omedelbart sjönk till botten. Vattnet gick då en halv meter över akterdäcket. Torös läge medger passage på båda sidor i Leden,givetvis dock under stor försiktighet från de passerandes sida. Toröerhöll vid explosionen mycket stora skador men däremot blev ingen ombord skadad. Alla de i närheten varande fartygen erbjöd hjälp som dock avböjdes eftersom intet var att göra vid fartyget. Efter c:a en timmes tid ankom Hjälpkanonbåten nr 47 Triton och på anmodan av Torsö befälhavare medföljde Strömberg Triton till Trelleborg för att ombesörja utsändning av bärgningsångare. På särskild förfrågan huruvida Strömberg sett någon drivande mina i eller i närheten av farleden, svarade Strömberg nekande. Ej heller hade vakthavande befälet på bryggan,rorsmannen eller utkiken sett någon mina. Orsaken till explosionen ville eller kunde Strömberg ej uttala sig om .Däremot ville han framhålla att detonationens styrka var mycket svag i förhållande till uppkomna skadan. Utöver vad Strömberg här ovan anfört hade han intet att tillägga.

Lotsen S.Lindblom: Omtalade att han lotsade ss Rane och att han ,då han hörde detonationen,han befann sig c:a 1′längre ostvart,ungefär mitt mellan pricken nr 59 och Blinda Segelskär. Då Lindblom hörde detonationen vände han sig om och observerade då ång- och rökbildning vid Torös akterskepp.I samma ögonblick sjönk akterskeppet ned och Torö stoppade farten

TORÖ 12.12.39

med en gång. Lindblom vidtog genast åtgärder för att vända med Rane och erbjuda bärgningshjälp, men då det låg 5 st fartyg närmare Torö var hjälp icke behövlig. Lindblom fortsatte därefter resan till Trelleborg. Ombord på Rane hisades signalen "NB" (Farleden spärrad av grundstött fartyg.) I Trelleborg rapporterades olyckan genast till vedettbåten Polaris och till bärgningsångaren Diana.Lindblom förklarade att han icke obs. någon drivande mina vare sig i farleden eller i dess närhet.

Extra Ordinarie lotsen H.G.Ström: Omtalade att han lotsade m/aux Garibaldi av Svendborg. Vid explosionstillfället befann han sig närmast Torö på ett avstånd av c:a 300 meter. Vid prick nr 67 hade Torö gått förbi Garibaldi på dennas BB-sida,nära leden norra sida. Ström observerade att Torö hela tiden framfördes nära ledens bordprickar och att längre fram, vid de ostligaste parprickarna, en Stb-gir måste göras vid möte med en västgående ångare.Då explosionen inträffade befann sig Toröm mitt i leden och framme vid de sista parprickarna. Vid explosionen kastades sönderspängda fartygsdelar i liften och rök och ånga bildades på Torös BB-sida akterut.Ombord på Garibaldi kopplades motorn på frigång och anstalter vidtogs för att delta i räddningen av de ombv på Torö. Strax efter upptäcktes en man simmande omkring i vattnet.Mannen bärgades men sattes ombord i m/t Neithea. Garibaldi fortsatte med sakta fart föröver fram till Torö.Framkomna dit svarades på förfrågan att alla voro oskadade. och att ingen hjälp behöveds omedelbart. Ström fortsatte därefter resan till Trelleborg. Ström förklarade sig icke ha sett någon drivande mina under sin lotsning av Garibaldi.
Då vidare upplysningar ej stod att erhålla avslöts undersökningen.

Trelleborg 12.12.39
Ludvig Fritz
Överlots

Inkom t. CM 15/12-39
D.n:r H: 2284
Från CÖMD

Heinkelplan beskjutet av VB 33 vid Torös vrak

16.12.39 kl 12.50 besköt VB 33 i bäring 90^{o} 200 meter från Sandflyttans dubbelkvast i 5-metersleden syd Falsterbo med kulsprutor ett Heinkelplan (He 59) som flög norr om prickarna i neutralitetsleden.Planet försvann i OSO riktning troligen träffat med svart rök efter sig. Detta intermezzo föranledde följande hemligstämplade signalmeddelande CMDÖ till CM, kl 17.30 den 16.12 med uppgifter om samtal fört mellan kapten Natt och Dag på Hjvb 33 och fartygschefen, en reservlöjtnant, på en armerad tysk trålare i farvattnet på e.m.den 16.12.

TORÖ 12.12.39

HEMLIG

Signalmeddelande CMDÖ till CM kl 17.30 den 16.12.39

Uppgift å samtal fört mellan kapten Natt och Dag, embarkeradd å Hjvb 33 och Fc - en löjtnant i reserven- på en armerad tysk trålare den 16.12.

Fc Ty: Ni har skjutit på våra flygare idag, både ni och en annan båt.

NoD: Ja, de voro inne på svenskt vatten mellan minsprängda Torö och svenska landet och kretsade upprepade gånger över fartyget.

Fc Ty: Torö ligger på internationellt vatten.

NoD: Nej, i den utprickade leden söder om Falsterbo.

Fc Ty: låtit hämta minkortet och kapten Natt och Dag pekade på platsen där Torö ligger. Därvid smålog den tyske Fc och rycket på axlarna. Natt och Dag påpekade ännu en gång att om de tyska flygarna flyga mellan Torö och svenska landet,måste de vara inne på svenskt territorium.

Fc Ty: Ja, då skjuta vi på era flygare om de flyger över oss.Men vi vill ej ha krig med Sverige.

NoD: Det vill inte vi ha med er heller,men vi kunna väl komma överens om att era plan hålla sig utanför territorialgränsen, och att ni låter bli att skjuta på våra, om de komma i närheten av er.

Därefter skiljdes FC Ty och kapten Natt och Dag under ömsesidigt uttryckande av vänskapliga känslor.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Staffan Söderblom på UD sänt ovanstående med kurir som brev märkt "förtroligt" till Arvid Richert i Berlin - daterat Stockholm 22.12.39- och med kommentaren:" Någon kommentar torde icke erfordras". Söderblom.

Den 9.12.39 flög 2 Heinkelplan över Malmö redd och kretsade på låg höjd över fartygen där. En trupp iland sköt varningsskott med gevär och planen flög vidare i OSO riktning.

ALGOL 13-12.39

HJÄLPVEDETTBÅT 273 VÄGRAT MINSPRÄNGD TANKER BOGSERHJÄLP I NÖDLÄGE.

Rapport

Avgick Stockholm mån 11.12 39 dest. i barlast till Göteborg. Djupg.F.8'-A. 11'6'' 17 ombv
Minsprängd ons 13.12 kl 09.50 i neutrakitetsleden runt Falsterbo mellan Hildagrundets och Avläggans prickar, närmare de förstnämnda.Laber 0 bris och klart. Befh, lots och Ie styrman på bryggan.Utkik på styrhustaket. 6 man skadade. Sjunkit kl 13.40 med 50 slagsida STB. Bordläggningen bortsliten vid tank 4 STB, trunkdäcket upprivet över 4ans tankar,rorledningen förstörd.

Journal

Ons 13.12 kl 08.10 avgått från Trelleborgs redd med lots ombord för att passera innanför minfältet vid Falsterbo rev. Svag Ostlig vind,klar sikt. På bryggan Befh, lotsen,Ie styrman och rorsman, matros Persson. Lättmatros Råbergs utkik på styrhustaket. Omkring kl 09 passerades enballongpricken vid Klapperåsen, varvid Algol före sig i Leden hade ss Brage av Stockholm samt finska ss Kotka. Kl 0950, strax efter det sista parprickarna vid Hildagrundet passerats, skakade en kraftig detonation fartyget ,omkringkastande allt, såväl manskap som inventarier i styrhytten.Algol hade strax innan passerat ss Kotka och befann sig något BB om farledens mittlinje,styrande med svag STB-gir upp i ss Brages kölvatten.Explosionen slet upp STB-sidan vid tank 4 som genast vattenfylldes,kastade ut livbåtarna från dävertarna samt förorsakade en fullständig röra i hela fartyget. Sedan det konstaterats att alla voro vid liv, beordrades besättningen att påtaga livbältena,ta hand om de skadade samt avvakta utvecklingen. Någon fara att fartyget skulle sjunka omedelbart förelåg inte. Under tiden drev fartyget så småningom ut ur leden och efter c:a 15 minuter kom Hjvb 173 upp en bit från sidan och satte ut en livbåt.Från Algol anhölls samtidigt upprepade gånger om bogserhjälp och allt klargjordes på backen för bogsering.Anhållandena avslogs emellertid utan motivering.Befh anhöll då om hjälp att få de skadade transporterade in till Trelleborg samt att HJVB 273 skulle sända en telegrafisk begäran till land om bogserings- och bärgningshjälp, vilket allt villigt utlovades. Fartyget hade nu drivit väl klar leden varför ankarna fälldes och de skadade fördes över till Hjvb 273.Styrman Dahl hade svårt stukat vänster fot, lotsen fått en benskada,kocken Andersson blivit svårt skållad,rorsman Persson skadat ansiktet och benen, motorman Eriksson fått en huvudskada och motorelev Olander skadat ena benet. Stuert medföljde för att hjälpa kocken som inte kunde klara sig själv.De oskadade överfördes strax efter till vedettbåt Nr 2 som under tiden anlänt och som införde de skadade till Trelleborg. Därefter avlägsnade sig alla marinfartyg och istället stannade en av tullens

ALGOT 13.12 39

kustbevakningsbåtar långs sidan. De ombv. anmodades nu att fortast möjligt försöka bärga så mycket som möjligt av sina tillhörigheter och överföra dessa till tullbåten.En del av skeppspappren och fartygets instrument överfördes ochså till tullbåten.Under tiden steg vattnet i maskinrummet och i tank 2 - tank 3 var fylld med 400 ton vattenbarlast -så att Algol sjönk allt djupare med akterskeppet . Då vattnet vid 12- tiden stigit upp till huvuddäck och började rinna in över däcket gick alla över i tullbåten som lade sig akter om Algol. Strax därefter kom Hjvb 273 åter upp till olycksplatsen och erbjöd sig att föra besättningen iland. Alla utom befh och Ie maskinisten omhändertogs på Hjvb 273 som gick in till T-g. Strax före kl 13 kom vedettbåt 33 till platsen där befh gick ombord och fick avsänt ett meddelande att Algol kunde bärgas om omedelbar hjälp utsändes. Algol låg då med de aktre hyttventilerna i ytan och sjönk nu allt snabbare med växande STB slagsida. Kl 13.40 sjnk akterskeppet och fartyget välte över med 50 STB slagsida och endast skorstenens överdel och något av förskeppet , som hölls flytande pm ettans tank, över ytan. Befh och Ie maskinisten inkom kl 16 till Trelleborg ombord på tullbåten. Den 14.12 avmönstrades besättningen.

Trelleborg 15.12.39
Carl Åke Hugo Alm
Befh

Crew list

Befh Carl Åke Hugo Alm Stockholm, 18.9.98 Bärbo
Ie styrman Carl Axel Dahl, Trelleborg, Västergatan 29, 13.3.10 Trelleborg
2e styrman Stig Olsson, Malmö
Ie maskinist Karl Albin Karlsson, Strandgatan 14, Limhamn,4.4.87 Malmö
(31.3.41 ende överlevande av befälet på Castor)
2e maskinist Sture Bengtsson, Malmö
Stuert Erik Mellander, Trelleborg
Kock Verner Andersson, Smedby, Öland
Mässuppassare Gunnar Palmquist, Gunnarstorp
Båtsman Ernst Hansson, Gislöv, 7.8.00 Gislöv
Matros Harald Persson, Västra Torp, Södra Åby, f. i Lund
Lättmatros Rolf Vinnberg, Jernbanegaten 5,Levanger,Norge
Lättmatros Sven Råberg,Ynglångagatan 25, Stockholm
Jungman Agne Svensson, Brännarebygd, Wilshult, Blk, f. i Kyrkhult
Motorman Sune Eriksson, box 931,Härnösand
Motorman Arnolf Harsvik, Sokköy i Fosna, Norge
Maskinelev Valdemar Ohlander, Fegärde,Njutånger, F. i Nosberg
Maskinelev Hugo Knutsson, Benerstad 11, Tommelilla,f. i Vanstad

---

ALGOL 13.12 39

Sjöförklaring i Trelleborg den 19.12.39 kl 12

Sakkunniga: Sjökapten C.R.Påhlsson & Hamnkapten Gottfrid Lindgren
Ingen sakägare iakttog inställelse.

Befh Alm: Upprepade gånger i megafon ropat till Hjvb 273 att komma upp till sidan av Algol och ta en bogserända, men fick endast avvärjande gester till svar och Hjvb 273 visade ej tecken till att komma närmare.Båtsman gjort klart för bogsering på backen. Då befh första gången anropat Hjvb 273 om hjälp hade han ännu inte låtit gå ankarna, men fällt dem så fort det stod klart att ingen hjälp skulle komma att lämnas. Då livbåten från nr 273 kommit fram till Algol hade befh bett båtföraren att per radio skaffa hjälp från Trellebrog och att ett marinfartyg skulle stanna vid sidan av Algol,som inte längre hade några livbåtar,men som han trodde skulle kunna flyta tills hjälp anlände. Lotsen ombord hade på tal om 273 sagt att marinens fartyg inte fick ta befattning med något bärgningsarbete Befh på sjökortet inprickat platsen med ett blått kryss. Måste ha varit en magnetmina.

2e maskinist Bengtsson: Kastats omkull på manöverplatsen i maskin.Givit orde att stoppa huvudmotorn och hela maskinpersonalen gått upp på däck, där han en gång hört befh ropa till Hjvb 273 och begära bogserhjälp. Sedan gått för att samla ihop sina grejor i hytten.

Lättmatros Råberg: Stått utkik på styrhustaket. Fallit omkull, genast rest sig och då sett ett väldigt hål i 4ans tank.Befh omedelbart beordrat påtagning av livbältena och skrikit i megafon till Hjvb 273 så att det hörts över hela fartyget med begäran om bogseringshjälp. Råberg fått intrycket att begäran avslagits men allt likväl klargjorts för bogsering på Algols back. Ingen åtgärd för att komma till hjälp vidtagits frå Hjvb 273. Sedermera hört befh begära att ett telegram med begäran om hjälp skulle sändas till Trelleborg från nr 273.

Båtsman Hansson: Kastats omkull på akterdäck utan att skada sig, Hjälpt till att göra klart för bogsering på backen. Hört befh skrika i megafon till Hjvb 273 med begäran om hjälp.Själv sysselsatt med att låta gå ankarna. Hört befh be båtföraren i 273:ans livbåt se till att ett telegram blev avsänt till Trelleborg med begäran om bogserhjälp.

Motorman Eriksson: Kastats från manöverdurken i maskin ner på tanktaket och slagit upp ett svårt sår i hjässan.

Ie maskinist Karlsson: Frivakt. Hade 30 sekunder före explosionen gått upp från sin hytt och kommit på STB-sidan av maskinkappen där vattenkaskade vid explosionen kastat omkull honom och spolat honom akteröver tills en pollare stannat upp honom. Gått bort till maskinrummet i avsikt att rädda maskinloggen och möttmaskinist Bengtsson som han hört ge order om att stoppa maskin.Då Karlssonåter kommit upp på däck sett de sårade

ALGOL 13.12 39

hjälpas ombord i livbåten och hört befh säga;" Sänd telegram så vi får hjälp!" Karlsson frågat befh om han inte kunde få hjälp av den marinbåt som låg där, på vilket befh svarat:" ~~Dexxxxxxgaxinke~~." Nej, de vill ju inte!"

2e styrman Olsson: Bedövats av smällen i sin hytt och vaknat med inredningen över sig. Tagit sig ut ur hytten och ut på däck där han hört befh skrika i megafon:" Kom upp längs sidan och ta en ände!" Han såg någon röra på armarna på Hjvb och fick det intrycket att de avböjde att hjälpa.Hjvb 273 legat c:a 100 meter från Algol och sänt över en livbåt till vars förare befh upprepat sin begäran om hjälp.

Befh på HJVB 273, kapten Arne G.P.Negri: Gått som eskortfartyg i farleden utanför Falsterbo. Befann sig c:a 2′från Algol då han hörde en detonation och såg Algol sprängas. Med högsta fart närmat sig Algol och ankrat c:a 200 meter från Algol och satt ut livbåten. Algol hade då redan ankrat.Sett Algols befh och några andra stå och vifta åt Hjvb 273 från Algols brygga men såg inte någon använda megafon. Negri bestritt att bogserhjälp skulle ha förvägrats enär någon begäran om bogsering inte ens framställts till Hjvb 273. Inte heller hade till honom eller till livbåtens förare,styrman Alm, framförts någon begäran om att radiomeddelande skulle sändas till land med begäran om bärgningshjälp.Det enda telegram som sänts frånHjvb 273 sändes på begäran av Algols befh när vedettbåten kom fram till Algol andra gången och tog den oskadade delen avbesättningen ombord. Då hade följande telegram sänts till Algols rederi:" Tel.T-b 126. Från 273 nr 8 13/12,Kapten på Algol frågar om han skall stanna vid vraket. Det är ännu sjunkande." Avsänt kl 12.25 den 13.12 - Till svar ingått följande kl 12.40:" Till kapten Algol. Från T-b 126. Handla efter eget bedömande."

Chefen för Öresunds Marindistrikt, Kapten Magnus Cleve: Det föreligger inget som helst förbud för marinens fartyg att vid nödläge lämna assistans. Assistans hade kunnat lämnas Algol om begäran därom framställts. Då nödläge ej föreligger vill inte marinens fartyg konkurrera med privata bärgningsbolag. Förhör hållits 17.12 med besättningen på Hjvb 273. Samtliga förkåarat att de inte hört någon anhållan om bogserhjälp framställas från Algol.

2e styrman Karl Birger Olof Alm på HJVB 273:Inte hört någon begäran om hjälp från Algol. Hjvb 273 låg 150-200 meter lovart om Algol och vindstyrkan var enligt Alm vid tillfället"3 sekundmeter.(Beaufort)". - Han hade förstått att det ropats något från Algol men ej kunnat uppfatta vad som ropats.Då livbåtenförsta gången kom fram till Algol hade Alm inte sett Algols befh. Då han kom dit andra gången hade Algols befh

ALGOL 13.12.39

bett att 273 skulle sända telegram till Trelleborg. Alm svarat:" Det har vi redan gjort till Marindistriktet." och Algols befh då genmält:" Allright." Algols befh begärt att att fartyg skulle hållas vid sidan av Algol och Alm lovat framföra begäran till 273an.

Befh på Algol: Egendomligt att 273 uppfattathans begäran om en medicinlåda som begärts i megafon när hans begäran om bogserhjälp inte hörts. Befh ville dock inte påstå att hans begäran om bogserhjälp verkligen uppfattats på Hjvb 273.

Kapten Negri på Hjvb 273: Uppfattat begäran om en medicinlåda och begäran att Hjvb skulle komma upp långsides Algol,men det kan ha berott på att vinden varit mindre stark vid tillfället och att 273 möjligen legat i ett annat läge.Framställan att komma upp långsides Algol hade Negri funnit löjlig med tanke på dyningen och hjälpvedettbåtens storlek och faran i attkomma för nära ett minsprängt fartyg.

KK memorial 30.12.39

Fartyget har enligt samstämmiga uppgifter från de ombv gått på en innanför 3-milsgränsen i 5-metersleden förankrad mina.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 163

Brev från Algols befh till rederiet 15.12.39

Med anledning av förfrågan varför Algol inte sattes på grund,trots att fartyget flöt i 3-4 timmar, får jag meddela:
C:a 15 minuter efter explosionen kom marinens vedettbåt 273 upp till Algol. Denna vedettbåt synes vara en f.d valfångare eller trålare, Jag anhöll upprepade gånger att vedettbåten skulle ta en lina och bogsera Algol in på grunt vatten. Ombord på Algol gjordes all klart för bogsering. Mina anhållanden avslogos emellertid.Enligt vad jag erfarit skulle befh på Hjvb 273 senare ha sagt att han inte haft befogenhet att ta befattning med några bärgningar. De andra marinfartygen kommo inte så nära att jag kunde få förbindelse med dem. Jag bad befh i Hjvb 273:s livbåt att något av marinfartygen skulle stå stand by. De avlägsnade sig dock alla. Strax före kl 13 kom emellertid vedettbåt 33 upp i närheten.Algol hade då sjunkit så djupt att det var för sent att göra något. Trelleborg 15.12.39

K.Å.H.Alm
Befh

Brev 13.12 39 till SKN från Kihlbom, Försäk.AB Öresund

Kihlbom uppger i brevet att Algols befh berättat att explosionen inträffade ungefär under tank nr 4, den aktersta lasttanekn,som omedelbart vatten-

ALGOL 13.12 39

fylldes. Därefter vattenfylldes så småningom maskin och övriga tankar utom nr I. Svenska vaktfartyg som syntes i närheten försvann efter explosionen och först efter c:a 30' minuter kom Hjvb 273 i närheten. Kapen Alm anropade och anhöll om bogsering. Fick inget svar på sin anhållan, men Algol hade då redan ankrat och Hjvb skulle säkert inte hunnit påbörja bogsering innan Algol sjönk. Kapten Alm lämnat sitt fartyg vid 13-tiden i ett mindre tullfartyg som hållit sig i närheten. Algol sjönk kl 13.40 c:a 200 meter NO kvastballongpricken W grundet Avlängan på c:a 8 meters djup. Kommendörkapten Graaf idag kl 14 meddelat mig att minsvepning pågick och ännu ej avslutats.Besättningen på Diana har idag vägrat följa med ut ll haveristen.Ny svepning verkställes i gryningen imorgon 14.12

Telefonrapport om Algol till SKN 14.12.39

(Från Kihlbom, Öresund) Frisk SO kulingmed sjö omöjliggjort dykarunderkning. Först vid 11-tiden kunde Diana få gå genom rännan till Algol. Fartyget ligger dålig till och synes vara avbräckt strax för om bryggan. Gått med en motorbåt runt fartyget som ligger med 50° STB slagsida. BB-sidan från fören nästan till bryggan ligger uppe med BB ledstång med något av backen och halva bryggan ovan vatten.Akterskeppet lutar ned c:a 15° och ligger helt undet vattnet utom 2' av skorstenen som är synlig.

Brev till SKN från Kihlbom 15.12 39

Kihlbom omtalat att Algol gick i fil efter Svea-ångaren Brage och strax före finska ss Kotka och explosionen kom strax efter det Algols akter passerat mellan det västligaste prickparet vid Hildagrund och var c:a 70 meter från prickarna. (Sjökort: se Torö 12.12.39) Algol befann sig då något BB ¬ Brages kurslinje och hade just börjat en STB-gir för att komma rätt efter Brage, Explosionen inträffade ungefär mitt mellan förliga och aktre skottet av nr 4 STB tank. Djupgåendet där c:a 10'. Omedelbart före exploonen iakttogs en liten våle eller stake som stod i leden och Algol hade just tagit denna om BB, och passerade den då det small.Befh anser att sabotage är uteslutet. Tank nr 4 var tom och väl rengjord och spolad. Folket ombord anser han utan all fråga pålitliga. Hela BB-sidan fläktes upp likaså däck och botten, allt inom mr 4 tank.Även långskeppet fläktes upp. För och akterskepp hölls samman av BB-sidans förbindningar.

Kihlboms besiktningsrapport 16.12.39

(Sammandrag av rapporten:) Fartyget befanns ligga väl ur leden innanför neutralitetsgränsen på ungefär N 12 48,2'- O.55 19'. Slät botten, c:a 9 meters djup. 45° STB slagsida, med STB slag vilande mot botten.Orsak till att fartyget intagit detta läge: Vid explosionen var tank nr 4 tom.tank 3 nästan helt vattenfylld, tank nr 2 tom med något vatten i botten, i tank I c:a 4'vatten. Enligt befh sjönk fartyget först på rätt köl med aktern något före under detatt maskinrummet och tank 2 långsamt vattenfylldes. Akterut

ALGOL 13.12 39

om STB stod några hyttventiler öppna. Då vattnet började strömma in genom dessa fick Algol STB slagsida som snabbt växte,troligen på grund av det fria vattnet i tankarna. Slagsidan ökat till c:a 50° STB. Luften i tankarna bildar nu luftkuddar om BB vilka håller farrtyget i dess nuvarande läge.- I mitten av explosionsarean rakt under tank 4 är sidor och botten bortsprängda, sidorna till ungefär 2 meter från däcket. Fartygets botten är här upplyft mot däcket.Flea lösa plåtar ligger på havsbotten.Explosionsarean sträcker sig c:a 14′för och 14′akter om aktermasten från sida till sida och långskepps.Däck och trunk är uppfläkta BB akter om ~~förmasten~~ aktermasten Akterskeppet tenderar att lägga sig på rätt köl, motverkat av förskeppets tendens att kantra över ytterligare åt STB. Fartyget nästan avbräckt vid tank 4. Maskinrummet läck genom kofferdammen,dock ej mera än att det tog fyra timmar att fylla detsamma.Maskin; roder och propeller sannolikt oskadade. Aktermasten avbräckt. Hytter och inredning under vatten. Snabbt igångsatt brägning rekommenderas.

Misslyckat bärgningsförsök fram till 17.1.40

Switzers bärgningsfartyg Sigyn låg 19-23.12.39 och 5-17.1.40 dagligen vid vraket och i Trelleborg med även Odin Och Tor samt 2 pontoner till förfogande men måste ge upp på grund av vädret och den stränga isvintern. Switzers sände 14.6.40 till SKN en räkning på 24627:85 D.kr för sina kostnader. - Neptunbolagets dykarrapprt den 17.12 39 beskriver vraket som följer: På båda sidor, från 15′för om aktermasten och 27′akteröver är fartygsbotten helt bortsprängd.Ungefär mitt för aktermasten är skrovets bräckt i vinkel till c:a 15° och för- ochakterskeppen hålls ihop endast av däcket och däcksstråket på BB sida. Detta däcksstråk är hopvikt mitt för aktermasten så att avståndet mellan 2 intilliggande spant endast är c:a6″. Plåten mellan dessa spant är invikt. Vraket ligger på c:a 30′djup med ca 50° STB slagsida. Akterskeppet är så gott som under vatten. BB brädgång, 2′ av huvuddäcket och 2′av utsidan är ovan ytan.

Vrakgods

En pontonflotte och ennågot skadad livbåt från Algol hittades vid nyår i Köge bukt och ilandfördes till ett fiskeläge. Algols båt nr 2 flöt iland på annat håll på Själlandskusten och såldes somden stod på stranden, netto proveny till SKN 200 kr. Den förstnämnda båten och flotten fördes till Köpenhamn precis i dagarna vid 9.4.40 och blev inte sålda förrän i dec 40. SKN proveny för båda båtarna plus flotten blev 367:13 Dkr.

Inga uppgifter på SKN EIII om bärgningen sommaren 1940

Uppgifter om den fortsatta bärgningen av Algols juli-okt 40 daknas helt på SKNEIII. 11.11.40 bekräftade red AB Soya,Stockholm, att det för 200.000 kr inköpt Algols förskepp från SKN i befintligt skick i docka i Malmö.

ALGOL 13.12 39

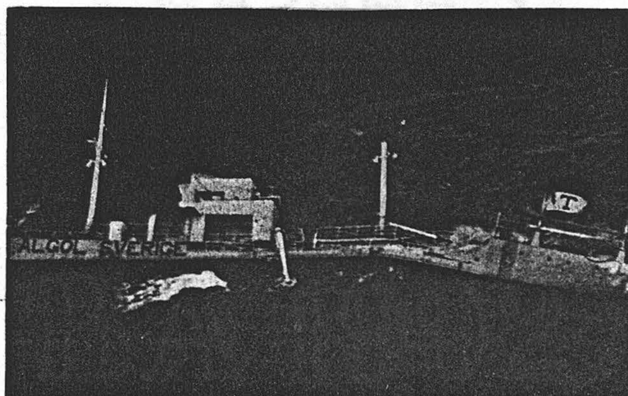
Effekter

Rederiet utbetalat 6015:25 för förlorade effekter.
Båtsman Ernst Hansson fått 117 kr, befh 1200:-
Ie maskinist Karlsson bl.a. blivit av med sin vigselring vård 50:-
Stuert förlorat 3 kokböcker och "ett par golacher."
Befh blivit av med sin uniformsmössa och sittpersonliga sigill bl.a

---

UDHP80c 3513 En tom mapp på Algol
UDHP 80c 3509 uppgift att Algol var kaskoförsäkrad för 850.000 kr

---



ALGOL 13.12.39

Djupt lastad ångare gick före barlastade Algol i rännan.

Algol gick som nr 3 i en kolonn fartyg i den d.k.5-metersleden. För om Algol gicken djupt lastade Sveaångaren Brage, varför alla ombord på Algol kände sig ganska trygga eftersom Algol gick i barlast. Akter om Algol kom ss Kotka och skonerten Garibaldi. (För sjökort över neutralitetsleden, se Torö som minsprängts dagen innan i ledens östra ände.) Explosionen fick en förödande verkan då minan utlöstes kl 09.50. Algol nära nog klövs itu vid tank 4, toppen på den helsvetsade aktermasten klipptes av, de utsvängda livbåtarna slets ur dävertarna och föll i vattnet med botten up varpå de drev in i minfältet, all inredning vräktes omkull, alla ombord slungades handlöst åt olika håll och de flesta blev skadade. Lotsen stukade fötterna, rorgängaren matros Harald Persson träffades av kompassen intill högra ögat och bröt ena underbenet vid knäleden, Ie styrman bröt ena hälbenet, kocken Verner Andersson kastades omkull i kabyssen och fick en 40-liters gryta kokande soppa över sig, motorman Sune Eriksson stod på maskindurken som kastades upp så att han föll ner på tanktaket och fick ett våldsamt blödande sår över hjässan som sedan måste sys med 12 styngn. Ie. maskinist Karlsson, som 31.3.41 skulle bli den ende överlevande av befälet på m/t Castor, slogs omkull på däck ochspolades akteröver till en pollare stoppade upp honom. Motorman Valdemar Olander, också i maskin, översköljdes av ljusblå färg från en pyts som kastades upp i luften tillsammans med honom. 2e styrman Stig Olss Olsson, som satt och läste i sin hytt, slogs medvetslös och vaknade upp efter några minuter, begravd av spillror och måste hugga sig ut genom den fastklämda blockerade dörren. Lufttrycket vid explosionen fick bl.a.ett armbandsur, tillhörigt lättmatros Råberg, att gå felfritt sedan det inte fungerat alls de senaste 3 åren. HJVB 273, som var eskortfartyg, ankrade med STB ankare 200 meter från Algol i Lovart och uppfattade sedan inga som helst anrop från Algol utom att en medicinlåda skulle sändas över, detta trots att vi var 3 Beaufort och Algols befh skrek i megafon så att det hördes över hela fartyget. På Hjvb 273 uppfattade ingen hans begäran om bogsering. Flytande på förtankarna och med vattnet stigande i maskinrummet ankrade Algol med svår slagsida norr om leden. De svårast skadade fördes i en livbåt från Hjvb 273 över till denna för att få första förband. Skeppspappren och en del dyrbara instrument räddades också över och besättningen rafsade ihop vad de kunde få tag i av ägodelar i de ramponerade hytterna där oredan var stor. Strax före kl 12 kom en minsvepare in till hamnbron i Trelleborgs gamla hamn där 2 ambulanser, som rekvirerats för att ta emot skadade från ett ej namngivet minsprängt svenskt fartyg, väntade liksom Röda Korspersonal ocj en stor folkmassa. Först bars Ie styrman Dahl, som brutit hälbenet, in i en ambulans, sedan lotsen som fått en likartad fotskad

ALGOL 13.12 39

kocken, som skållat benen och armarna och fått div. blessyrer, matros Persson med ett djupt sår över högra ögat och benbrott,motorman Eriksson med huvudet i blodigt bandage och en motorelevmed en blodsutgjutning i ena vaden. Alla 6 fördes till lasarettet som lotsen fick lämna efter röntgen. Först kl 14 kom HJVB 273 in med resten av besättningen,frånsett befh och Ie maskinisten som från en tullbåt såg Algol sjunka kl 13.35. De kom senare in till hamnen på tullbåten. Befh var mycket upprörd över att marinens fartyg vägrat honom bogserhjälp och inte ens begärt bärgningshjälp från Trelleborg per radio, som han bett om.

Tyskt intresse att stänga neutralitetsleden

Efter Torö och Algol lät Lotsstyrelsen i samråd med marinen släcka Skanörs Falsterbos och Bredgrundets fyrar, med ledning av vilka tyskarna av allt att döma nattetid utlagt minor i neutralitetsleden. Detta för att tvinga svenska fartyg ut på internationellt vatten vid Falsterbo där de kunde kapas ett efter ett av tyska marinfartyg och föras till tysk hamn med prismanskap ombord för att senare ev. bli förklarade konfiskerade av Prisdomstolen i Hamburg. Isvintern 1939-40 lamslog i stort setthelt denna kaparverksamhet fram till mars 40 och sedan förändrades helt läget i och med den 9 April 1940.

Svår bärgning av Algol juli- sept 1940

Switzers försökte from till 17.1.40 förgäves bärga Algol fram till det isvintern satte stopp för all verksamhet. Ismassorna gick sedan hårt åt vraket. I juni 40 kolliderade danska galeasen Stjernen med vraket och ingserades till Trelleborg efter lastdumpning överbord. Några dygn senare rände danska galeasen Osric på vraketoch flootogs först efter 3 dygn sedan halva lasten läktrats. I juli 40 påbörjade Röda Bolaget i Göteborg under ledning av bärgningsexperten sjökapten Gustav Hedbäck, med 60 års erfarenhet, varav 30 år som Frithiofs befh, .Det skulle bli ett av de svåraste och mest tidsödande bärgningsföretag son bolaget utfört. Förhållandena på platsenoch en rad motigheter av olika slag satte energin, uthålligheten och de tekniska färdigheterna på hårdaste prov. Medan förskeppet bärgades låg akterskeppet kvar på gränsen till 5-metersleden,utmärkt med en slätprick syd vraket. Den 16.8.40 hade Dan och Frithiof kommit så långt att förskeppet, upppumpat med tryckluft, stående på ända kundebogseras in på grunt vatten 1½'W Falsterbo fyr. Den 21.8 kom förskeppet in till Kockums i Malmö flytande mellan 2 cylinderpontoner och bogserat av de 3 bärgningsfartygen.Backen var rensopad, mast, ankare, räckverk,allt var borta och av brygghuset återstod endast de undre plåtskotten. Vid dockning befanns det att den aktre tankenspolats full med 70 ton sand -förklaringen till att skrovhalvan varit tungbogserad. Bärgningen av akterskeppet erbjöd värre

ALGOL 13.12.39

svårigheter. Vrakhalvan låg nästan helt på sidan på kalkstensbotten och innan dykarna kunde dra lyftbrokar under den måste de klara undab 30 ton tegelsten och klinkers som motorgaleasen Stjernen lämpat överbord då hon i juni gick på grund på vraket. För akterbroken kunde Dans dykare i vanlig ordning spola en kanal under fartyget men kalkstensbotten hindrade detta när man kommit till förbroken. Ihållande oyut med vädret och det helt oskyddade läget samt trafiken i leden satte nerverna hos bärgningsmanskape på hårda prov,Den 3.10 var pontonerna fastgjorda och allt klart för lyftning men då fick Frithiof order att omedelbart bege sig till minsprängda Sveaångaren Gondul utanför Limhamn och Dan lämnades ensam vid Algols akterstäv. Då Frithiof efter knappa 8 dygn återvände mötte man Dan på halva vägen.Dan hade i ensamt majestät påbörjat bogseringen eftersom varje dygns uppskov kunde innebära en förödande höststorm som skulle spoliera allt arbete för gott. Dan hade dock haft oturen att 11.10 sätta Algols akterskepp på grundi ett stenröse W Bredgrund varvid den förliga lyftbroken sprängts. Man fick börja om från början igen. Nu var läget bättre skyddat och den 21.10 efter 5½ timmes bogsering kom akterskeppet in till Kockums i Malmö för dockning tillsammans med förskeppet. De roströda fartygshalvorna såg fruktansvärds ut och det föreföll en lekman omöjligt att av detta skrot återskapa ett helt nyttfartyg, men det lyckades Kocums med. Det befanns att Algols maskineri tack vare olja och fett inte tagit någon större skada av ett år på havsbotten.

Nya Algol under hakkorsflagg juni 1941

I maj 41 lämnade m/t Soya VII (Ex Algol) Kockums som ett praktiskt taget nytt och förlängt fartyg med samma Kockum M.A.N.-motor som före minsprängningen. SKN hade sålt vraket för 200.000 i början av november 1940 till red AB Soya (Otto Wallenius) i Stockholm, som dock redan i juni 41 sålde fartyget till Reederei AG John T.Essberger i Hamburg. Fartyget återfick då namnet Algol och lämnade Malmö med tysk besättning och hakkorsflaggan i topp . Mot alla odss överlevde Algol krigsåren och togs i juni 1945 som krigsskadestånd av Brittiska Amiralitetet och sattes i fart som "Empire Tigaven" , senare " Peter M." Systerfartyget Hamal, ävemledes byggt i Hamburg 1937, lämnade Sverige i nov 1949, sålt till Nav. Petrolifera S.A i Rio de Janeiro. Hon hade dessförinnan som Ostbris tillhört redAB Bris (John Larsson) i Stockholm.

Historik

Motortankfartyg på 989 brton byggt 1937 vid Deutsche Werft i Hamburg av stål. L.62,5 B 9,8 Tillhörigt Trelleborgs Nya Ångf.AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. Lev okt 37. Nybyggnadspris 645.589 kr. Systerfartyg till Hamal och i stort sett även till Rigel, se 20.12.41)Tankvolym 1620 kbm

ALGOL 13.12.39

En 4-takts kompressorlös direkt omkastbar enkelv. Kruppmotor på 650 ihkr. Fart på last 9½ knop. Fram till krigsutbrottet var Hamal & Algol tidsbefraktade av E.A.Gibson & Co ltd i London. - 8.2.39 fick Algol skador på STB Bog och en läcka i förpiken vid kollision med engelska ss Dunadon utanför Thameshaven.





ALGOL 13.12.39

HEMLIG

PROTOKOLL

fört vid förhör hållet å mästerlotsen M.Nilssons bostad,Idrottsvägen 31 Limhamn, den13.12.39 för utrönande av förloppet vid m/t Algols av Trelleborg minsprängning i neutralitetsleden syd Falsterborev.

Med anledning av den tidigare på dagen inträffade minsprängningen av m/t Algol av Trelleborg, vilket fartyg vid tillfället ifråga framfördes under ledning av mästerlotsen M.Nilsson, erhöll undertecknad lotsförman i uppdrag av lotskaptenen att verkställa undersökning rörande minsprängningen. I anledning härav infann sig undertecknad jämte mästerlotsarna C.O.Herwe och H,Bengtsson på kvällen samma dag hos mästerlots M.Nilsson i och för fullgörande av det givna uppdrage

Mästerlots M.Nilsson ,som var sängliggande och klagade över smärtor svåra smärtor i vänstra underbenet, ombads redogöra för händelseförloppet vid sprängningen och omtalade följande:

Att han på morgonen omkring kl 08.15 avgick från Trelleborgs redd med m/t Algol.Vinden var laber ONO med god sikt och ingen ström förmärktes,Fartygets djupgående var c:a 3½ meter och vattenståndet i Trelleborg var medelvatten. Kursen sattes västvart och fortgick under gynnsamma omständigheter fram till i närheten av neutralitetsledens början eller till prick nr 59 (UFS nr 37, 1939,Östersjön) där farten minskades emedan Algols befh, kapten Alm, framhöll att denstörsta försiktighet skulle iakttagas,varför Algol framfördes under skarp utkik och med moderat fart efter ångaren Brage och m/t B.T.V,båda hemmahörande i Stockholm. Ungefär kl 09.50 passerade fartyget mitt mellan prickarna nr 71 och 72, då plötsligt en våldsam explosion inträffade akter om fartygets brygga eller något akter om midskepps.På bryggan befann sig, utom Nilsson, kapten Alm och 1e styrmannen samt rorsmannen vilka samtliga blevo omkullkastade och stor förödelse uppstod på bryggan. Efter en flyktig överblick av händelsen visade det sig att STB-sidan akter om midskepps och däcket föröver var helt upprivna eller utsprängda samt att fartygets livbåtar hade slungats ut i sjön. Dessutom låg fartyget nu i marvatten och höll sig flytande med en del av däcket under vatten. Vid explosionen låg fartyget i en svag STB-gir varigenom detsamma kom in i en linje mit mellan prickarna 71 och 72. För att förhindra att fartyget i den ONO.liga vinden drev ner i minfältet fälldes båda ankarna och fartyget svajade upp för vinden. Under tiden hade hjälpkanonbåtarna Klagshamn och nr 273,vilka båda gingo strax efter Algol, kommit i närheten av Algol och en livbåt från nr 273 bordade Algol och då det visade sig att,förutom Nilsson och fartygets 1e styrman ytterligare 4 man voro skadade,beslöts att dessa 6 vilka samtliga behövde läkarvård, skulle överföras till kanonbåt 273

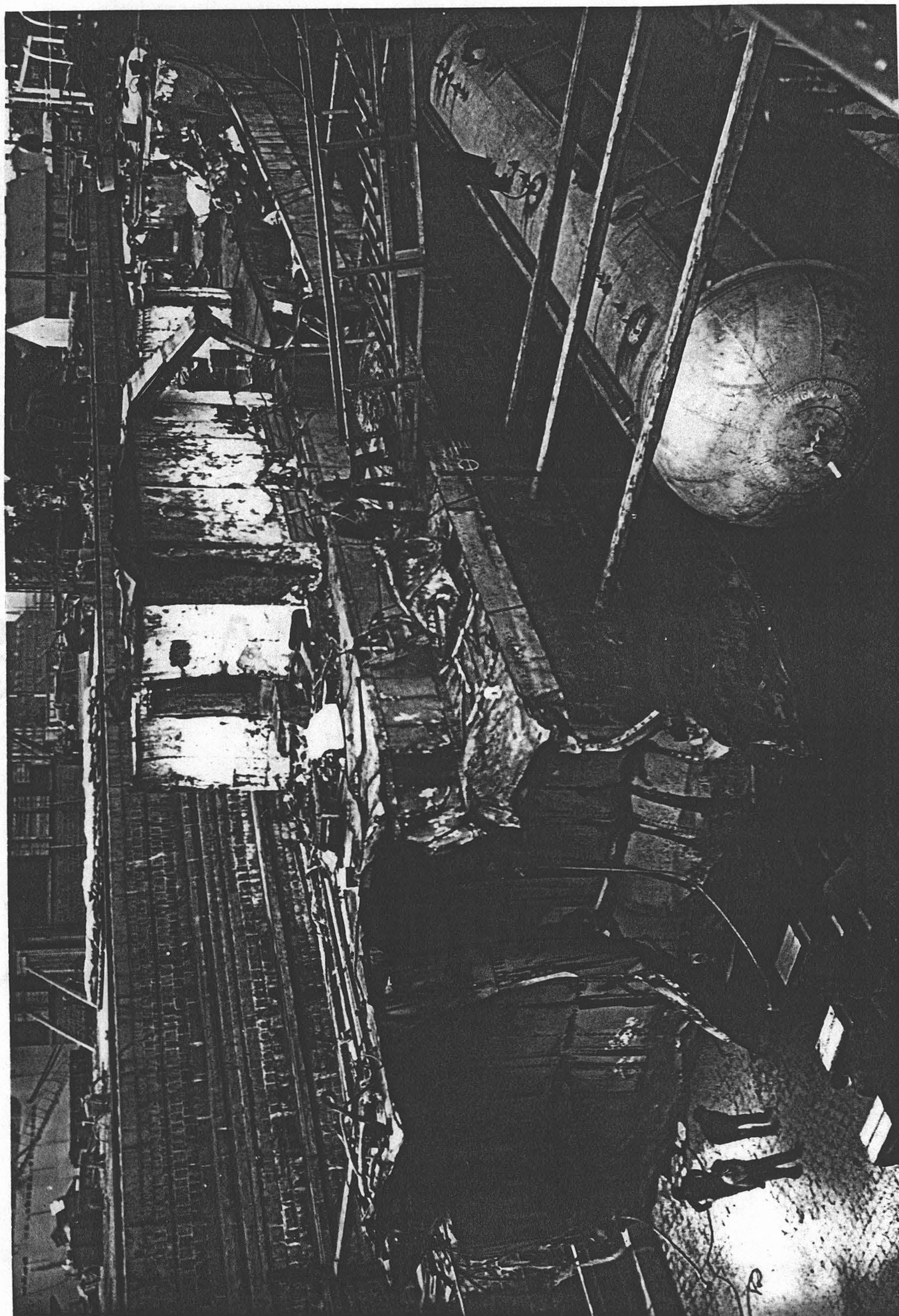
ALGOL 13.12.39

vilket även gjordes. Därefter överfördes de skadade till minsveparen nr 2 vilken landsatte dem i Trelleborg. I ambulans transporterades de därefter till lasarettet i Trelleborg och Nilsson, som kände svåra smärtor i vänstra underbenet,blev därefter röntgenfotograferad och förbunden varefter han i bil tramsporterades till sitt hem i Limhamn. Då vidare upplysningar ej stod att erhålla avslöts undersökningen

Trelleborg som ovan
Filip Andersson
Lotsförman

Ink.CM 16.12.39
D:n:r H.2295

Ink. UD 19.12.39
Öv. lämnats till utrikesrådet Söderblom.



Algols bärgade förskepp dockat vid Kockums
i Malmö i oktober 1940.

MANLIGHETEN 13.12.39

SEX DÖDADE, 15 SÅRADE VID PARAVANSVEPSEXPLOSION PÅ PANSARBÅT VID VINGA.

Sammanfattning

Ons 13.12.39, Luciadagen, krävde Svenska marinens neutralitetsvakt sina första offer vid en explosion ombord på pansarbåten Manligheten,flaggskepp i Göteborgseskadern 1939-45.Manligheten hade 310 mans besättning och mätte 3450 deplacementton. Manligheten hade löpt ut från Nya Varvet,Göteborg kl 14 sedan hamnlotsen embarkerat kl 13.30. Kl 14.30 lämnade lotsen.Då Böttö passerats varskodde en fiskebåt om ett drivande föremål SO Vinga lysboj och Manligheten satte kurs mot uppgiven position. Kl 15.30 tändes reglementsenloga lanternor samtidigt som det drivande föremålet siktades .Det visade sig vara ett paravansvep av en okänd typ.Kl 15.45 började man hala upp det på backen.Paravanen hade ordet "Vorsicht" påmålat i stor skrift ochmed wiren följde underliga klumpar ,påminnande om vanliga kabelkopplingar,men försedda med gripklor.Ingen anade att "klumparna" var högexplosiva sprängripare för kapning av minwirar, s.k sprängdraggar med 10 cm diameter,5 cm höga och att de utåtriktade klorna vid minsta tryck utlöste en explosion. Paravansvepet var av en helt okänd tysk typ. Det var mycket folk på backen som inte hade med inhalningen av svepet att göra och då någon ropade :" Ta ett handtag här!" skyndade många fram för att hjälpa till och då small det. En sprängklo hade hakat fast i relingen. Effekten av explosionen mitt bland allt folket på backen avr så fruktansvärd och gjorde ett sådant oerhört intryck på många av de splitterskadade att de inte märkte att de själva sårats förrän en lång stund senare. En man blev medveten om att det rann något varm utefter hans rygg, det var blod från ett styggt rikoschettsår. 4 värnpliktiga ynglingar hade massakrerats omedelbart vid explosionen kl 15.58, 17 andra skadats mer eller mindre svårt. Det var blod och köttslamsor överallt. Fartygschefen, kommendör I.A.Cassell,beordrade avspärrnig av backen och Eskaderchefen skyndade själv dit och lämpade under livsfara tillsammans med några frivilliga svepet i sjön sedan manskapet beordrats i skydd.Själva paravanen blev kvar på däck. Skeppsläkaren dr Bengt Magnusson och fartygets sjukvårdare fick fullt arbete med att ge första hjälpen åt de sårade som låg överallt på däck. Många hade fått kläderna slitna av kroppen och var så nersölade av blod och krutstänk att deras ansikten såg ut som rå köttfärs. - Med högsta fart återvände Manligheten till Nya Varvet där 11 ambulanser väntade och i skytteltrafik tog de sårade till Sahlgrenska sjukhuset där vpl Borglund och Nilsson avled tors 14.12, tots att läkarstaben gjort allt som kunde göras för dem. 15 skadade låg den 15.12 på Sahlgrenska. 219-1-38 Ernst Gunnar Albert Schyllert,Trelleborg,som fyllt 21 år den 14.12 fick ena benet amputerat på grund av ett mycket svårt lårbensbrott och 22-årige 4-1-37 Jönsson-Norin,svävade i livsfara genom blödningar i ljumsken och buk-

MANLIGHETEN 13.12 39

väggen menhankunde räddas genom upprepade blodtransfusioner.Även 21-årige Börje Ingvar Sjöwall,Trelleborg, och 21-årige Johan Ivar Persson, Limhamn var mycket svårt skadade.

Omedelbart dödade blev:

† Korpral 903 Ernst Georg Svensson, Linköping, 17 år
† Vpl 367-2.37 Göte Henry Persson, Limhamn, 22 år
† Vpl 123-3-37 Stig Walter Hallberg, Lomma, 22 år
† Vpl 87-3-37 Bror Nils Magnus Wendel, Malmö, 22 år

Avled på Sahlgrenska?

† VPL 462-28-37 Albert Gösta Borglund, Göteborg, 22 år
† Vpl 240-2-37 Stig Roland Nilsson, Malmö, 22 år



Lör 16.1.239 hölls en sorgehögtid på Nya Varvet kring de på 6 likvagnar vilande flaggsvepta kistorna. Borglund jordfästes den 17.12 på Nya Varvets kyrkogård. 4 kistor kom till Malmö central den 17.12 och buros av kamrater i uniform ut till väntande bilar i den gråkalla decembermorgonen. Wendel och Nilsson jordfästes 20.12 på Östra Kyrkogården i Malmö och Hallberg i Lomma kyrka. - Kl 10 söndag f.m 13.12.1959 ägde kransnedläggning rumvid minnesstenen, den s.k. Ulvenstenen, på Nya Varvets kyrkogård och på Borg-

MANLIGHETEN 13.12.39

lunds grav. Flaggstyrman Erik Nilsson, som 20 år tidigare varit minstyrman på Manligheten, lade ner kransar under stram honnör från 8 befäl som i samlad trupp marscherat till den snötäckta kyrkogården. "Vi glömmer er aldrig och vi glömmer aldrig den 13.12.39," sade Nilsson i vilket marinläkaren dr Bengt Magnusson tyst instämde. - Spränggriparsvepet bärgades 15.12.39 med draggar av 2 vedettbåtar och infördes till Nya Varvets minavdelning för expertundersökning. I jan 1940 skänkte Ångf AB Tirfing och Svenska Orientlinjen 10.000:- kr till MDV för utdelning bland de mest behövande av de dödades anhöriga.

Historik

Pansarbåt på 3450 depl.ton byggd 1904 vid Kockums varv i Malmö av stål L. 87 B. 15 Djupg 5,3. Tillhörig Svenska Marinen. Sjösatt 1.12.03 som det sista i den pansarbåtsserie som bestod av Äran,Vasa och Tapperheten. Med Krupp-pansar i kanontornoch skrovförstärkningar. 48 mm pansar i däck, 175 mm pansar i vattenlinjen.Armerad med 2 st 21-cm kanoner, 6 st 15,2-cm kanoner och 10 st 57 mm LV-pjäser plus 2 25 mm:s och 1 37 mm LV-pjäser. Två tripleexpansionsmaskiner utvecklade 7400 ihkr. 8 st Yarrow rörpannor, 6 kol- & 2 oljeledade. Normalbunkers 325 ton kol. I motsats till sina föregånger hade Manligheten utrustats med ett marketenteri , ismaskin, askejektor, en central värmekammare för ventilationen ombord och skåp & lådor för manskapet i stället för de gamla säckfacken. Manligheten ingick i den flotta som drogs samman på Västkusten 1905 under Unionskrisen,beredd på ett krig med Norge. I maj 1912 besökte Manligheten Belgien och Frankrike och var med då konung Gustav den V mötte tsar Nicolaus II vid Björkö utanför Viborg. 1914-18 bevakade hon våra kuster och gjorde under mellankrigstiden besök i olika metropoler. Hon besökte 1920 Holland, 1926 England, 1927 Spanien, 1937 Skottland och Norge . 1930 invigde hon nya Hammarbyleden i Stockholm. 24.9.29 grundstötte hon i Dalarös norra inlopp i tjocka men fick bara en buckla i kölen och 2 nitar sprängda. - Om kriget drabbat oss 1940 skulle Manligheten med kollegor utan tvivel samtliga ha sänkts av Stukaplan med stora förluster i liv.Pansarbåten var under andra världskriget en museal företeelse. - 1941 moderniserades Manligheten vid Götaverken och återinsattes som Götebogseskaderns flaggskepp först i början av nov 41 Hon hade då fått nytt förskepp med fallande stäv, utökade plats föröver för manskapets logement och tvättrum och ½ knop högra fart genom att ramm stäven slopats. Bryggor och märs hade förnyats med ny eldledningscentral och särskild luftvärnsbrygga. De tunga pjäsernas elevation hade förbättrats med ökad skottvid som resultat och aktermasten helt slopats. - Alla marinens pansarbåtar gick efter kriget skrotdöden till mötes. Manligheten deltog sommaren 1947 i sin sista övning på Västkusten. Låg sedan som chefs

MANLIGHETEN 13.12.38

& depåfartyg för ubåtar vid Nya varvet i Göteborg. Den 15.3.48 halades befälstecken och flagg för sista gången ombord och hon gick i malpåse. 24.2.50 beslutade riksdagen i konselj att utrangera Manligheten och Oscar II -som var vår 12:te pansarbåt,byggd vid Lindholmen. Manligheten nedskrotades vid Karlskronas örlogsvarv och gav ett netto på 78000:- kr. Systerfartyget Tapperheten såldes i jan 1952 för 500.000 kr till nedskrotning i Oxelösund, utförd på entrepenad vid kaj ab Oscar Harmstorf Bergungs reederei,Hamburg. Det sista av skrovet sjönk 15.8.52 vid kajen i Oxelösund och måste lyftas för slytfasen i nedskrotningen. - Pansarbåten Vasa (1902) togs ur tjänst redan 1924 men var med 1939-45 som "Dummyship", med falska påbyggnader för att lura spioner.Efter en tid vid Berga som övningsplattform skotades Vasa vid ÖVK och de sista resterna försvann i maj 1961 i järnbrukens smältugnar.

URSUS 15.12.39

BRÄCKT ITU AV MAGNETMINEEXPLOSION I THEMSENMYNNINGEN, SJÖNK PÅ 1½ MINUT. BEFÄLHAVAREN OCH NIO MAN GICK MED I DJUPET KL 08.50.

URSUS 15.12.39

Rapport:

Avgick Uddevalla 26.11.39 destinerad till Rochester med rumslast av pappersmassa.På akterdäck c:a 50 ton massa till 1½ meters höjd,tillfredställande surrad. Djupg .okänt.Medeltal 17′8″ 20 ombv Torpederad 15.12.39 kl.08.50, Enægelsk tid ,nära Princess Channels lotsstation i Themsenmynningen.Laber vind, smul sjö,god sikt. Befh och 3e stryman på bryggan.Utkik på backen. 9 dödade, 4 skadade.

Matros Finn Nystads rapport:

Ursus avgick den26.11.39 kl.04 från Uddevalla med full last av massa till Rochester. Fartyget följde först Svenska och Norska kusterna till Bergen, som angjordes för erhållande av instruktioner. Härifrån gick resan till Methil, som anlöptes för instruktioner, och vidare utmed Engelska kusten mot Themsenmynningen. Natten till den 15.12 låg ångaren för ankar i närheten av Knock Deep mellan Kentish Lock och Longsand. Nästa morgon kl.08 avgick därifrån och fortsatte i SW riktning och närmade sig Princess Channel ~~lotsstation~~ där lots skulle tas ombord. Medan fartyget höll på att runda en boj,som enligt vad som senare upplysts, skulle vara den tredje lysbojen utifrån räknat,inträffade en våldsam explosion under vattellinjen om STB,troligen ungefär mellan skorstenen och lucka 3. Den var så våldsam att fartyget bröts i två delar och de olika delarna drevo åt skilda håll.2e styrman sågs bli slungad upp i luften och falla ner på 2:ans lucka.Eld utbröt och ett stort rökmoln vältrade upp över fartyget. Båda delarna av fartyget sjönk inom halvannan minut. Jag tjänstgjorde vid tillfället som utkik och rusade vid explosionen från backen midskepps. Smörjare Hallberg befann sig i min hytt midskepps och lyckades simmande ta sig ut därifrån då fartyget höll på att sjunka. Matros E.Andersson,Jungman Oscarsson,lättmatros J.Petterson,Eldare Lund och eldare Lind lyckades komma ut ur skansen föröver innan förskeppet sjönk.Samtliga här nämnda befinna sig nu i Göteborg.

Göteborg 20.12.39

Finn Nystad
Matros

Kungliga Svenska Konsulatet. Rotterdam den 16.12.1939

No 28

Till Kungliga KK

Härmed har jag äram meddela att Svenska ångfartyget Ursus,reg.nr 7689, tillhörande red.AB Ursus i Göteborg, den 15 innevarande månad kl.8.55 förolyckats, sannolikt minsprängts,utanför Themsens mynning,omkring 5 mil OtN - 500 meter från tredje gasbojen - varvid fartyget sprängdes i två delar. Av besättningen räddades 11 man - 8 svenskar,2 norrmän,

URSUS

och en polack - av Holländska ms Breda och inföddes till Rotterdam, Av de räddade befinna sig 4 man på sjukhus i Rotterdam för vård av lättare skador.

Räddade äro följande:

2e styrman Johannes Johannesen
Steward Gösta Martin Wulffschmidt
Jungmannen Ole Sigvall Pålsson
Stanislaus Gwozsz

Intagna på sjukhuset Coolsingel, Rotterdam.

Eldare Janne Axel Lind
Eldare Bertil Peder Lund
Oljemannen Karl Fredrik Hallberg
Matrosen Erik A.Andersson
Matrosen Johan William Petterson
Lättmatros Andreas Ragne Oscarsson
Matrosen Finn Nystad

Inlogerade i Frälsningsarméns hotel Elim,i Rotterdam.

I den mån så är möjligt kommer sjöförklaring att avgivas och protokoll att insändas.

Inkom KK 18.12.39

Utdrag ur protokoll hållet vid förhör på Coolsingel sjukhus, Rotterdam med 4 överlevande från Ursus

2e styrman Johannesen berättade att han kl.08 den 15.12.avlöste Ie styrman. Fartyget lättade ankar och 2e styrmansatte loggen.Han gick ut på kobryggan där befh befann sig.Han satte kurs för målet där fartyget skulle få lots.J. bad befh kontrollera kursen och befh gick in i karthytten. Styrman befnn sig vid tillfället på BB sida då en kraftig explosion inträffade. Han blev slängd upp i luften omkring 20 meter till masthöjden och hamnade sedan rätt ner på lucka 2.Han förlorade dock inte medvetandet. I samma ögonblick han föll ner tog fartyget en stark överhalning varigenom han gled utmed däcket. I fallet bröt han ena armen och skadade knä och vrist. Trots skadorna tog han sig fram till livbåten i vilken 6 à7 man befunno sig . I samma ögonblick tog det sjunkande fartyget en sådan överhalning att livbåten kantrade. Styrman J. simmade så gott han kunde med ett ben och en arm och lyckades få tag i livbåtens köl, där den låg med botten i vädret. Han såg inte till akterskeppet som tydligen sjunkit omedelbart. Han uppskattade att förskeppet hållit sig flytande i två à tre minuter. Enligt Johannesens uppfattning torde fartyget ha torpederats. Torpeden torde ha kommit på STB sida ,gått rakt igenom

maskinrummet odh exploderat på BB sida. C:a 2 mil å ostlig riktning från olycksplatsen låg ett vrak av ett Amerikanskt fartyg.Andra fartyg syntes vid explosionen inte i närheten. Ursus hade just rundat sista fyrbojen och väntade på att få sikte på lotsbåten. Vädret var lugnt med god sikt. Alla skeppspapper hade gått förlorade. Den 14.12 hade man från Ursus siktat en drivmina och signalerat härom till ett Engelskt krigsfartyg som sänkt minan genom beskjutning.

Därefter hördes jungmannen Olle Påhlsson som berättade att han kl.08 tog vakten. Strax före kl.09 beordrats av 2e styrman att gå akteröver till poopen för att ösa vatten. Han höll på härmed då den kraftiga explosionen slungade honom upp på däck. Fartyget sprängdes i två stycken ,varvid akterskeppet slungades ett gott stycke från förskeppet. Akterskeppet kkkkkkde tog omedelbart en stark överhalning innan det försvann varvid P.rullade över relingen ut i sjön. Han var ej simkunnig men fick tag på en lucka och drev iväg med strömmen. På grund av det ringa djupet,c:a 11 famnar, märktes endast en ringa sugning när förskeppet akterskeppet sjönk. P.hade ådragit sig åtskilliga huvudskador. Han räddades efter c:a 20 minuter av en livbåt från Holländska ms Breda.

Därefter hördes stewarden Wulffschmidt som berättade att han befann sig i befh sovhytt omkring kl.09. Kastades upp i taket vid den oerhörda explosionen och skadade höger sida svårt. I fallet skadade han ena benet. Han hörde vattnet forsa in genom gången och in i salongen.Han släpade sig genom salongen ,där allt slagits i spillror ,och fram till kabyssen. Där stod kocken med vatten till midjan och bad om hjälp_enär han fått båda benen brutna. W.uppmanade kocken att försöka släpa sig efter honom genom mässen.Hela tiden strömmade vattnet in. W.tog sig ut till båtdäck där några av besättningen sökte få ut livbåtenmmen taljorna hade blivit hopklämda. Då man sökte skära av linorna föll livbåten med fören lodrätt i vattnet och blev helt vattenfylld. Förskeppets slagsida växte oavbrutet och W hoppade överbord. Han klamrade sig fast vid en flytande dörr och höll sig uppe på den tills en livbåt från ms Breda nått fram till platsen efter c:a 20 minuter. W. hade ådragit sig skador i höger axel, i ena knät och åtskilliga skador i huvudet.

Därefter hördes polske sjömannen Stanislaus Swozdz som berättade att han arbetade i maskinrummet.Vid expl. befann han sig mellan lucka I och 2. Av lufttrycket kastades han i däck och kände svåra brännskador. han tog sig fram till livbåten som störtade i vattnet under försöken att sjösätta den, varvid den vattenfylldes. Han höll sig uppe på livbåtsmasten tills Bredas livbåt anlände. Han hade fått brännskador, ryggskador och en lind-

URSUS 15.12.39

rig hjärnskakning. Han säger sig ett par hundra meter från olycksplatsen ha iakttagit ett ubåtsperiskop.

Den 18.12 inställde sig på konsulatet matrosen Finn Nystad som berättade att han kl 08 törnat till som utkik. Vädret var lugnt med god sikt. Han hade icke iakttagit några drivminor och inte sett några andra fartyg i närheten, med undantag av ett större fartyg vilket låg stilla c:a 4 naut mil tvärs om STB. (Förmodligen avses härmed vraket av en Amerikansk ångare som enligt styrmannens utsago låg på platsen ifråga.) Vid explosione rusade han till livbåten för att hjälpa till att sjösätta densamma. Försöken misslyckdes och då fartyget fick allt större slagsida hoppade han överbord. Efter c:a 20 minuter blev han jämte ytterligare 10 av besättningen räddade av ett mindre motorfartyg som kommit tillstädes .

Kungl.Svenska Konsulatet i Rotterdam
19 december 1939

[signature]

Kopia avsänd till KK,Sthlm 19.12.39

CREW LIST

+ Befh Bengt Östen Stranne, 24.10.89 i Bro
+ Ie styrman Magnus Alex. Magnusson, 20.3.95 i Mollösund .Några år ombord
2e styrman Johannes Johannesen,3.6.13 i Kristiansand, Norge
+ Ie maskinist Knut Elof Jansson,10.9.82 i Göteborg 3 år ombord
+ 2e maskinist K.J.(Karl Johan) Johansson,29.6.83 i Sigtomta,Norrköping
+ Stuert Gösta Martin Wolfschmidt ,2.10.01 i Valbro
+ Kock T.G.A:son-Testling, 13.3.04 i Malmö
+ Mässuppassare Nils Jönsson,19.5.19 i Allerum
Matros Erik Å.(Åke) Andersson, 19.4.18 i Mora
Matros Finn Nystad,22.11.08 i Hadsel, Norge t. sjöss-26,ombord 9.10-39
+ Matros H.(Henry) L.(Laar) Jakobsen, 27.4.09 i Danmark
Lättmatros Johan William Petterson,31.3.16 i Örsjö
Jungman Anders Ragne Oscarsson, 11.3.21 i Hishult
Jungman Olle Sigvald Påhlsson,(Vejby flätt) 6.5.23 i Barkåkra
Smörjare Karl Fredrik Hallberg,8.4.04 i Uddevalla
Eldare Bertil Peter Lund ,29.9.13 Allerum
+ Eldare G.(Gustav) Andersson, 15.12.13 i Svenstorp
Eldare Hanne Axel Lind,3.5.97 i Pajala
Lämpare Stanislaus Gwozdz, f. -97 i Polen
+ Maskinelev A.Kuszej, 19.11.97 i Gdynia

URSUS 15.12.39

I brev till KK meddelade konsulatet i Rotterdam 21.12.39 att:

" Då styrmannen Johansen och övriga på sjukhuset rörande olyckan hörda besättningsmän voro i ganska medtaget tillstånd ,har ett sjö förhör icke kunnat hållas, utan torde sådant hållas i Sverige. De å Frälsningsarmens Hotell inlogerade 7 sjömännen ha den 18.12 hem - sänts till Göteborg ."

Sjöförhör i Göteborg 22.12.39 kl.09

Matros Finn Nystad anmält sig 21.12 eftersom 2e styrman kvarlåg på sjukhus i Rotterdam. Nystad och 6 överlevande anlänt till Göteborg samma dag. Lastens ägare o försäkringsgivare obekanta för Nystad .Ursus ass. i SKN.

Matros Nystad: Från sin utkikspost på backen rusat midskepps eft explosion en mot BB livbåt. Flotten på lucka 3 försvunnen, STB båt hade sjunkit och BB båt, som fastnat i taljorna, föll i vattnet lodrätt då taljorna skars av och blev liggande i vattnet med botten upp. Sett 10 man simma på platsen och hålla sig uppe på vrakgods. En kort stund sett Ie styrman ,som flutit med ansiktet under vattnet o förmodligen redan var död. I övrigt inte sett ngn av de saknade, men som utkik på backen sett befh och 2e styrman på bryggan. Befh enligt 2e styrman befunnit sig i karthytten vid explosionen. Eftersom Nystad inte sett någon driv mina, måste enligt hans uppfattning Ursus ha torpederats.De överlevande tagits upp efter c:a 15-20 minuter av en livbåt från holländska ms Breda och medföljt till Rotterdam.

Lättmatros Petterson: Vid explosionen sedan en halvtimme varit i skansen. Rusat ut och akteröver, fåttt tag i ett livbälte o kort därefter hamnat i vattnet då fartyget sjönk. Fartyget kommit helt under vatten fastän det sjönk på relativt grunt vatten. Inte sett någon av de 10 saknade. Bärgats efter c:a en halvtimme.

Smörjare Hallberg: Lyckats ta sig ut ur sin hytt midskepps och hållit sig uppe en halvtimme på en lucka i vattnet innan han blev bärgad. Fyra man förts till sjukhus i Rotterdam.

KK memorial 3.2.40

.. 2 av de överlevande luta åt den åsikten att fartyget blivit torpederat. Den polske kollämparen Stanislaus Gawozdz ,som tiden omedelbart före explosionen befunnit sig å fördäck ,säger sig t.o.m. hava iakttagit ett periskop från en i undervattensläge liggande under-vattensbåt ett par hundra meter från olycksplatsen .

Ex officio

Bo Bergström

URSUS

Lasten

Uppgifter om Ursus massalast saknas helt på SKN. Inte heller några detaljer om assurans, utöver att fartyget var krigskaskoassurerat för 400.000:- (SKN E VII vol 35)

UD HP80c 3512

Telegram Rotterdamkonsulatet till UD 16.12.39 kl 13.15

" Ångf Ursus förolyckat 15.12 troligen minsprängt utanför Themsen stop 8 svenskar 2 norrmän en polack räddade införda Rotterdam stop Rederi ab Ursus underrättat namnen räddade==

SKN eIII 164 **Vrakgodsfynd:**

Wilson & Co skrev 1.2.40 till SKN att the Receiver of Wreck at Whitstable mottagit följande vrakgods från Ursus: One lifeboat, one raft, one small tank, one lifebuoy, 9 oilskinssuites, 4 pair of boots and one 5-gallon drum of oil. Försäljning av detta i april 1941 inbringat £14.2.2 Netto till SKN £10.

Effekter:

Befh Östen Strannes änka fick 1800

Ie styrman Strannes änka (Magnussons), Paulina [struck-through],utkvitterat 1212:50 27/1 40

Ie maskinist Janssons änka, Ida, 1012:50 Gtbg 17.1.40

Mässuppassare Jönssons moder fått 337:50

2e maskiniset Johanssons änka Emma fick ut 787:50

Kockens anhöriga i Bjuv 337:50

Matros Jacobsens sterbhus 450:-

Stuert Wulffschmidt begärt 1118:-, fick ut 787:58 med avdrag för i Rotterdam för 304:29 inköpta kläder

2e styrman förlorat bl.a. 2 store ulltepper,3 kufferter, 2 frakker, lommebok med 150 norska kroner =787:50

Egna noteringar:

Ursus sänktes av en magnetmina, utlagd av tyska jagare -samma som var fallet med [struck-through] Albania. (Rohwer)

På grund av det ringa vattendjupet blev verkan av magnetminexplosionen under det tungt lastade fartyget så koncentrerat förödande att fartyget bröts itu och föll ihop som ett korthus midskepps. Skorstenen föll akteröver,bryggan krossades, delar av styrhytten slungade i masttoppshöjd. Befh i karthytten torde ha dödats omedelbart. 2e styrman hamnade på 2ans lucka med ett brutet ben och en bruten arm. 30-årige matrosen Henry Jacobsen,som stod till rors,begravdes av spillror med båda benen

URSUS 15.12.39

avslagna. Två skadade kamrater försökte dra loss honom, när vattnet bröt in och de själva spolades överbord. Den 35-årige kocken Thure Andersson-Tesling kom, med båda benen avslaga, aldrig ut på däck från kabyssen. Bland vrakgods och massabalar kämpade plötsligt de omtöcknade och skadade besättningsmännen för livet i det kalla vattnet. De såg Ie styrman Magnussons döda kropp flyta förbi med huvudet under ytan. Det var blod i vattnet omkring honom. Tre decimeter av Ursus förstäv stack upp över yan i en halvtimme innan den försvann, och vid den och den välta livbåten samt vid flytande dörrar,luckor o.a.höll sig 11 man uppe tills Bredas livbåt kom till platsen. Sprängningen hade bevittnats från Breda som genast styrde upp mot platsen. Bredas befh van der Feen berättade :" Vädret var vackert. Plötsligt steg en kolossal eldpelare upp från Ursus som bröts itu och ovärvdes av vattenuppkast och svart rök.Omedelbart därpå kom ljudet av explosionen. Vi satte full fart mot platsen och räddade i en av våra livbåtar 5 man fastklängda vid STB kantrade livbåt (låg förankrad vid vraket) och 6 andra flytande på spillror,flera av dem svårt skadade och blödande. Vi sökte i två timmar efter de 9 saknade innan vi fortsatte vår resa mot Rotterdam. Vi gav de skadade den hjälp som stod i vår förmåga." I Rotterdam mätte ambulanser på kajen. Svårast skadad var 2e styrman Johannesen. Stuert Wulffschmidt hade fått ena benet nästan avslitet, ansiktet illa tilltygat och hade förlorat mycket blod. Den 16-årige jungmannen Påhlsson hade fått ryggen skadad, hjärnskakning och ett djupt sår över ena ögat. Lämpare Godszaus bl.a ådragit sig hjärnskakning. -7 mankunde starta hemresan den 7.12 efter ekipering. De var donkeyman Hallberg, eldarna lund och Lind, matroserna Nystad o Andersson,lättmatros Petterson och jungman Oscarsson.

Ursus historik

Lastångare på 1499 brton byggd 1902 vid Neptun AG i Rostock av stål (Ex Käthe Christophersen, Irmgard Horn) L.78,3 B.11,3 2600 ton dw 650 ihkr. Tillhörig Red AB Ursus (Thure Engström) i Göteborg, som 1930 inköpt Käte Chrisophersen för 13000 pund från H.W.Christophersen i Flensburg. RedAB Ursus var då nybildat. Irmgard Horn bygges 1902 för H.C.Horn i Lübeck men såldes 1918 till Flensburg och bytte namn. Befh var 1930-38 kapten J.P.Johansson som den 6.3.38 föll överbord o drunknde vid Hävringe då Ursus var på ingående till Norrköping. Ny befh blev då Östen Stranne med M.A.Magnusson som vikarie.

LISTER 16.12.39

EFTER LÅNGVARIG DÖDSKAMP SJUNKIT EFTER MINEXPLOSION I NORDSJÖN PÅ RESA TILL ANTWERPEN MED TRÄLAST; 5 MAN AVLASTAT ÖVERFYLLD LIVBÅT GENOM ATT GÅ ÖVER TILL PROVISORISK FLOTTE. FLOTTEN AV EN SLUMP SIKTATS AV ETT PATRULLPLAN UR R.A.F SOM DIRIGERAT EN JAGARE TILL PLATSEN.

LISTER 16.12.39

Telegram till KK (inkom 22.12.39)

Tradeboard, Sthlm =
Six survivors from swedish steamer Lister landed scottish port yesterday report ship sunk north sea saturday sixteenth stop Survivors state another thirteen members crew in lifeboat making for danish coast sunday seventeenth stopp Steamer was bound for Antwerp from Malmo = Sw. Consulate General =

Kungl.Sv.konsulatet,Oslo,till KK,23.12.39

"Herved tillater jeg mig aerebördigst å meddele at det svenske dampfskit Lister av Sölvesborg den 16 ds krigsforliste i Nordsjöen. 13 mann av besetningen, hvoribland 2 kvinner, blev reddet av det Norske ss Bygdöy av Oslo, og ankom til Oslo den 21 ds,medens de resterende 6 mann. ifölge til konsulatet innkommet oplysning,er bragt in til Leith i Skotland. Sjöforklaring holdtes idag i Oslo Sjörett og utdrag av sjöforklaringen vil bli oversendt til KK så snart som mulig. Kapteinen C.O.Norin vil,ifölge uttalelse, med det allerförste innsende direkte til KK "Rapport om sjöolycka."

Oslo den 23.12.39
For generalkosulen
Gunnar Dahl

Rapport om sjöolycka:

Avgick Skutskär 24.11.39 dest. till Antwerpen. Rums -och däckslastb av trä,surrad med kättingar. Djupg F 16′-A.16′6″ 19 ombv proviant för 15 dygn. 150 ton bunkers. bränsleåtgång per dygn 10-11 ton. Förskeppet sprängdes bortden 16.12 kl.0.30 på lat.N.55 10′-0.2 30′. Ostlig vind och sjö, bra väder,klar sikt. 2e styrman och utkik var på bryggan. 4 man fick smärre skador. Orsak:torped eller mina. Sjöförklaring har hållits i Oslo.

Lerum 27.12.39
C.O.Norin befh

Sjöförklaring vid Oslo Byrett 23.12.39

Sekreterare Gunnar Dahl från Generalkonsuletet där.
Alla skeppspapper förlorats.

Befh skriftliga rapport:

Efter avslutad lastning i Skutskär avgick Lister den 24.11.39 kl.08 och avlämnade lotsen kl.08.45. Resan fortsattes inom 3-milsgränsen till Ystad för läktring,dit fartyget anlände 29.11. Fartyget avgick från Ystad 4.12 och ankom till Malmö 5.12. Efter fullbordad lastning i Malmö (lasten totalt 720.stds.Egen notering) avgick fartyget den 11.12 med lots ombord. Lämnat lotsen kl.09. Styrt inom 3.milsgränsen

LISTER 16.12.39

På order av vaktfartyget Skagerack ankrat på Halmstad redd måndag kväll. Kl.08 tisdag fortsattes resan, kl.17 erhölls lots vid Vinga, kl 20 ankrat på Marstrandsfjorden. Kl.08 ~~tisdag fortsattes resan~~ onsdag 13.12 fortsatt med kustlots till Norska gränsen, där norsk kustlots kom ombord. Fortsatt till Egersund o avlämnat lotsen där. Resan fortsattes utan att ngt anmärkningsvärt inträffade till kl 00.30 den 16.12 då förskeppet sprängdes bort av en torped eller mina. Ångaren höll sig flytande på trälasten till natten mellan den 16-17.12. Då STB båt var ~~[illegible]~~ borta, placerades hela besättningen i BB båt. Så snart ångaren hade sjunkit och flotten kom i sikte, gick 6 man över på flotten, eftersom det var omöjligt att manövrera livbåten med så många ombord. Strax efteråt fick vi sikte på en lanterna och styrde efter denna. Vi blossade och uppsände raketer men utan resultat Vi beslöt då att sätta segel för att med den ostliga vinden segla mot engelska kusten. Under tiden passerade flera ångare utan att stoppa för oss. Först sedan vi seglat och rott 120 nautiska mil mötte vi ss Bygdöy av Oslo som var vänlig att taga oss ombord. 21.12 anlände vi till Oslo.

Oslo 23.12.39
Befh

Befh : 2e styrman, rorsman och utkiken var på bryggan vid explosionen, Befh hade gått ner i sin hytt 5 minuter tidigare och hade dessförinnan inte kunnat sikta ngt fartyg eller ngt annat speciellt. Det var också mycket mörkt. Omöjligt avgöra om expl. orsakats av torped eller mina. Några av manskapet fick en del blessyrer av närmast bagatellartat slag. Befh inte sett någon flamma då expl. skedde. Det fanns 2 flottar o 2 livbåtar ombord. Lister flöt nästan ett dygn på lasten. Positionen vid expl. var N.55 10' - Long 0.2 13'.

2e styrman : Hade vakten på bryggan. Siktbart och bra väder, men mycket mörkt. Explosion vid lucka 2 på bägge sidor om fartyget. Såg ingen flamma. Fick själv ett slag i huvudet av några plankor och ett slag på handen. Måndag kväll 22.12 upptagna av ss Bygdöy.

Lättmatros Lindahl: Till rors. Kan inte själv säga om det var en eller två smällar. Såg bara rök, ingen flamma, runt lucka 2.

Ie styrman : Hade frivakt. Skulle just gå ut från sin hytt och hade öppnat dörren då expl. kom . Det var så mörkt att han inte såg varp sig rök eller någon stickflamma. Blev inte skadad.

Chiefen: Alt var i orden i maskinen da vitnet forlat den. Låg i sin koj. Hörde enhsmäll i forbindelse med braket .Ble ikke skadet.

KK Memorial 22.1.40

Fartyget torde av allt att döma ha gått på en förankrad mina.

Exxofficio Bo Bergström

LISTER 16.12.39

Crew list

Ingen lista på KK, ingen på SKN- följande sammanställd från skilda håll:

Befh Karl Oscar Norin,Lerum, 61 år -8 dagar ombord som semestervikarie för kapten O.J.Wickberg .
Ie styrman Johan Lous Petersen,Brantingsgatan 45,Stockholm, 60 år
2e styrman Lars Åke Bratt,Nyköping, 34 år.
Ie maskinist Bernt Andersson,Slottsallén,Sölvesborg ,59 år,(30.8.80) Ombord sedan provturen 27.2.1928
2e maskinist Nils Malmström, box 972,Härnösand
Föreståndarska Annie Carlhardsson,Skatan, Älandsbro
Kokerska Maria Johansson, Göteborg
Mässuppassare Hilding Tiderman,Svea Artilleriregemente,Stockholm
Matros Matti Harilainen
Matros Ed. Weski
Matros Karl Kalnins/Kalnius ,Göteborg (Lett)
Lättmatros Karl Lennart Lindahl,Östra Torp, 19 år
Jungman Knut Leonard Andersson, Sv. Sjöfolksförbundet,Gävle,22 år,19.12.(17)
-"- Folke Swallin,Hermansgatan 6,Malmö
Smörjare Josef Maciejczyk, (Polack)
Lämpare, J.Ressar (Est)
Eldare Sture Ringström,Styrmansgatan 28,Norrköping f.11.2.12
Eldare John Werner Johannesen, Majorsgatan 20B, Malmö (Omkom på Thule 1.10.42)
Eldare Carl S.Andersson,Sjömanshemmet,Göteborg

SKN EIII 27

LASTEN

720,208 stds trävaror till Soc.Commerciale & Immobilière J.& C. Snauwaert Soc.Anonyme i Ostende.

SKN 17.1.40 utbetalat 16792:63 till RedAB Falkvik för en fraktförsäkring i Heimdall på 20.000:- kr .

Lister var krigskaskoassurerad för 440000:- kr enligt UD HP80c vol.3509.

Effekter:

Rederiet utbetalat 10800:- enligt standardskalan från 1800:- för befh ner till 337:50 för de lägre befattningarna ombord .
Befh förlorat en Remington skrivmaskin 600:- sextant 400:- förgyllt raketui 50:- Chiefen Andersson ,som varit 11 år ombord, hadei sin hytt 5 fjäderkuddar, 1 broderad kudde, 4 tavlor, matta,böcker,tidningshållare pilkar och fiskdon,parfym och rakgrejor, syskrin sax,kniv o en nötknäppare
Smörjaren Maciejczyk togs i Leith omhand av konsulära myndigheter och

lämpare Ressar av Estlands konsulat i Leith, dit hans ersättning 337:50 sändes. Lättmatros Lindahl förlorat sin grammofon med 35 skivor 105:-. De till Oslo införda ekiperades genom konsulatets försorg vid Bröderna Amundsen på Karl Johann och Edvin Thorsson, Storgaten 25. Ekiperingen i Leith resp. Oslo drogs av från ersättningsbeloppen.

UD HP80c 3512

Telegram:

UD till Gen.konsulatet i London 21.12.39 kl.01.35

" 593 Sw.ss Lister sunk north sea 13 persons saved remaining 6 men onboard raft last seen 16.12^in 55 10'N-2 30'O. drifting westward stop request british authorities kindly search for raft cable = Ministry Foreign Affairs

London till UD 22.12.39

"!481 yours 593 6 men onboard raft saved = Sw.Minister

Dito 22.12.39

" 411 6 members crew lister have been landed scottish port stop survivors are seamen knut leonard andersson , folke svalin, fireman john johanneson stop one polish one estonian one latvian seamen whose names will be cabled tomorrow stop inform owners = Sw.Consulate General

Dito 23.12.39

" 415 our 411 ss lister stop rescued foreigners are estonian fireman J.Ressar, latvian seaman Karl Karlnins,polish fireman Josef Maciejezyk stop the three swedish seamen will be repatriated by swedish steamer to gtbg 25th instant = Sw. Consulate general

---

UD POLITISKA avd. PM

T.f. charge d'affaires i Oslo, greve Douglas, har idag per telefon meddelat att han just från ett norskt rederi emottagit uppgift att Norska ss Bygdöy på Nordsjön räddat en del överlevande från sv.ss Lister,nämligen befh, 4 Officerare ;2 kvinnor och 6 man ,sammanlagt 13 personer. Bygdöy väntas i e.m anlända till hamn nära Oslo. Befh å Lister hade meddelat att 6 man på en flotte dreve omkring i Nordsjön , utgörande återstoden av besättningen. Senast kända position för flotten vore N.55 10'-O.2 30', där dde befunnit sig lördag 16.12. Befh hemställer att framställning måtte göras hos Engelska myndigheter om att söka efter flotten. Någon uppgift om på vad sätt Lister sänkts förelåge icke. Douglas sade sig skola återkomma så snart närmare upplysn.ingått.

Stockholm 21.12.39

LISTER 16.12.39

Urgent news. Air MINISTRY BULLETIN 21.12.39 nr 20

R.A.F. aid the rescue of Swedish seamen

The rescue of 6 survivors of the Swedish ss Lister was effected dramatically in the North Sea yesterday by the cooperation of British aircraft and a British destroyer. An aircraft of the RAF Coastal Command sighted what seemed to be woodennplanks scattered from a ships cargo. The pilot glided towards them and saw a red and white pennant was flying from a thin pole in the centre of what he had supposed to be moving driftwood. A few minutes later he could distinguish a rough and obviously hurriedly made raft, on which 6 men stood up and waved their hands. The pilot flashed a reassuring messgge by lamp to the shipwrecked sailors and sent a radio-signal in code to it's base, giving position of raft. The pilot had togogo on to deal with aqnurgent military objective 200 miles away, but another aircraft was sent out immediately to keep watch on the raft, and Admiralty ordered a destroyer to the scene. Unexpected difficulties arose. A fierce gale had sprun up, driving the raft fast to the leeward.The rescuing air coastal aircraft therefore could not at first find the raft and had to carry out a wide search. It swept the sea for 100 miles around the originally reported position of the raft and eventually discovered the raft, fortunately with the 6 men still on it. The aircraft now had to find the destroyer and direct it to the raft.The aircraft intercepted the destroyer 35 miles from the position of in which the raft had last been seen. The aircraft sent a message by lamp to the destroyer giving the new position. As the destroyer came towards the raft, the pilot, because of bad visibility,fired flares into the sea to direct it to the exact position . Thus guided the destroyer found the raft,lowered a boat and picked up all the men. The captain of thedestroyerr then announced by lamp to the aircraft the nationality and name of the ship which had been sunk.Destroyer finally signalled to the aircraft :"Any more?" - "No." - "Thank you." - "Welcome - " Merry x-mas ,cheerio." - "O.K. Thumbs up!"

Some 200 miles away from this position another Coastal Command aircraft sighted a solitary seaman on another loosely made raft.The pilot went off his patrol route for 60 miles to find a cargoship which he brought up to save the marooned sailor. (/ε /ιρ 7) J 9

Sv.Beskickningen i London säntdetta till UD 21.12.39 .

Piloten iplan nr 2 var wing commander J.J.K.Fleetwood,RAF, som från Svenska regeringen erhöll ett minnescertifikat. " A certficate of commemoration".

LISTER 16.12.39

Lister torpederades kl.00.28 den 16.12.39 av U-57,Harald Jürst, på lat. N.55 13′- O.01 33′. Nästa offer för U-57 blev kl.12.50 den 16.12.norska ss Glittrefjell på 1568 brtom byggd 1924 och på resa Oslo-Tyne 75 miles öster om St.Abbshead, varvid 5 man dödades. Den 17.12 sänkte U-57 c:a 75 miles öster om May Isle danska ss Bogö på 1214 brton B.-20 ,varvid bara en man överlevde av de 18 ombv.

Lister hade 24 timmars gång kvar till Antwerpen, och befann sig c:a 130 ′öster om Newcastle,mellan de tyska och de Engelska officiella minfälten i Nordsjön,då hon torpederades,med alla navigeringsljus tända, kl.00.28 den 16.12.39.Kapten Norin hade övertagit befälet den 8.12 i Malmö som semestervikarie. Vid explosionen,som synbart inträffade på båda sidor om lucka 2,vräktes den 13′höga trädäckslasten på fördäck upp i en enda bråte och plankor regnade ner bl.a över bryggan. Förmasten bräcktes och föll överbord,STB utsvängda livbåt krossades och ljuset ombord slocknade. Flera av besättningen befann sig tillfälligt på däck, men endast 2e styrman på bryggan träffades av nerfallande virke. Många (2e mask. o kocken) fick kontusioner och mindre skador då de kastades omkull eller träffades av fallande föremål under däck.Maskin stoppades omedelbart o livbåtsalarm blåstes i ångvisslan. Med påsatta livbälten samlades de 19 ombordvarande på båtdäck och fick BB läckande livbåt i sjön, Fartyget höll sig dock flytande (på lasten) med djupt nersjunket förskepp och backen under ytan. Den överfulla BB-båten med de hopträngda 19 nödställda låg resten (av natten) i lä av fartyget. Alla hade tagit på sig så varmt som möjligt,men båten läckte och ovissheten i mörkret och kylan var påfrestande.Flotten på fördäckslasten hade sprängts bort vid explosionen, akterflotten försvunnit när senare aktre däckslasten helt rasade överbord. Hade explosionen inträffat midskepps skulle sannolikt Lister ha blivit "posted missing".-

I dagningen gick alla åter ombord. Maskinisterna gick ner i maskin, tog upp ångan och fick igång pumparna,men trälasten började alltmer skingras och förskeppet sjönk allt djupare så att vatten började komma in i pann- och maskinrum genom bunkerluckor, pejlrör och kappar och i ökande mängd genom förliga skotten. Under tiden byltade de nödställda på sig allt de kunde i klädväg och 5 man, som frivilligt anmält sig, byggda av lastvirke en provisorisk flotte till sig själva för att avlasta livbåten. Lister övergavs före mörkrets inbrott och 11 man och de två kvinnorna tog plats i båten, de 6 männen på flotten de byggt. Vinden hade friskat med ganska grov sjö. Männen på flotten var donkeyman Johanneson,matroserna Knut Andersson och Folke Svallin samt en estländare, en lett och en polack. Flotten var stabilt och bra byggd och utrustade med signalflaggor bloss, färskvatten och lite proviant, dvs corned beef och skorpor. Båt

LISTER 16.12.39

och flotte kopplades ihop och låg i lä av vraket och avvaktade tills Lister vid 03-tiden slutligen sjönk Måndagen 18.12.Akterskeppet höjde sig vertikalt och gick ner i ett gytter av virke och spillror.Kort därpå siktades ett fartygs lanternor. RedLights tändes och båten började ros i riktning mot ljusen,sedan linan till flotten först kapats.Lamternorna försvann dock i natten och då var kontakten med flotten bruten. Segel sattes i gryningen med kurs mot Engelska kusten. Fartyg siktades men inget observerade nödbloss och raketer. Först kl. tisdag 19.12. drejade ett fartyg bi så att livbåten fick lä och kunde borda. Det var ss Bygdöy av Oslo ((minsprängd 17.5.43 vid Hallands Väderö)) som tog upp de 13 i båten c:a 30' utanför Blyth. De räddade hade klarat strapatserna förvånansvärt väl,men kvinnorna var starkt nerkylda. Onsdag kväll 21.12 kom Bygdöy till Oslo, där de räddade ekiperades vid Bröderna Amundsen på Karl Johann, och anträdde hemresan 23.12. -De 6 männen på flotten såg inte ett liv under hela måndagen och det "blevganska långtråkigt". Tisdag f.m. kom ett plam från R.A.F. och cirklade på låg höjd 100' över dem och piloten sågs vinka uppmuntrande. Det hadeblåst upp ordemtligt och riskan att flotten skulle brytas sönder ökade. Sedan planet försvunnit dröjde det "en evighet" innan det återkomm och en jagare dök upp som planet vägledde till flotten genom ljussignaler och lys raketer. Ingen av de 6 männen hade någon klocka på sig. Knut Andersson hade fyllt 22 år på måndagen. De hade klarat sig ganska bra, men lades in på sjukhus i Blyth för kontroll innan konsulatet tog hand om dem. Planet hade upptäckt dem av en ren slump eftersom piloten först tog flotten för drivved från någon skeppslast. (Se sid 5) En av de 6 på flotten,Johanneson, omkom den 1.10. 42 på Thule. flygtoppederades vid Holländska kusten. -

Listers historik:

Laståmgare på 1362 brton byggd 1937 vid Sölvesborgs varv av stål. L.72,8 B.11,5 2200 ton dw. 10 knop. 750 ihkr triplemaskin från Bremer Vulcan i Vegesack. Tillhörig RedAB Falkvik (konsul Thure Carlsson) i Sölvesborg.Kölsträckt 1922 som varvets bygge nr 3 och (nr I var hafa (1:s ye)) som nödhjälpsarbet och lev inte förrän 27.2.28,efter att under byggtiden ha sålts till RedAB Falkvik.Lister var av three-island-typ med häckakter,4 luckor, 2 master, befh inredning på undre bryggan, manskapshytter i poopen och under backen.Högsta klass i Bureau Veritas. I sept 1933 gjorde ärkebiskop Eidem ett besök ombord i Gdynia i samband med besök vid Sv.Sjömanskyrkan. Samma dag fyllde befh Olof Hansson ~~88xår~~.78 år. Hansson som gått till sjöss 1872 var då Sveriges äldste aktive befh o hade fört Lister sedan febr 1928. Han gick iland först i mars 1935,o avled aug -38 -20.12.39 förlorade Falkvik sin ångare Vega och därmed återstoden av

.LISTER

~~sinxfinktax~~ dess flotta endast ss Falkvik. Konsul Thure Carlson lämnade den 24.11.55 vid 89 års ålder posten som vd och efterträddes av skeppsreadreBertil Ståhl, Sölveesborg. Våren 1956 såldes rederiets enda fartyg ss Rolf och rederiet gick i likvidation.

Flotte vid Haugesund:

27.12.39 fann fiskare utanför Haugesund en flotte på 6 bensinfat,vilka voro märkta "Sundsvall" och "Stockholm". Flotten hade en livbåtsåra som roder.Andra åror var fastsurrade vid ena sidan, och på flotten fanns bl.a 2 yllefiltar och en skinnhandske. Flotten föreföll ha legat länge i vattnet o kan inte ha varit från Lister.Det var många Skandinaviska fartyg som sänktes i Nordsjön hösten 1939.

ADOLF BRATT   20.12.39

MINSPRÄNGTS UTANFÖR TERSCHELLING DÅ KAPTEN OCH LOTSEN VAR NERE I SALONGEN FÖR ATT DRICKA EN KOPP CHOKLAD.. DE GICK MED NER LIKSOM MÄSSPOJKEN, 2:e MASKINISTEN OCH VAKTHAVANDE ELDAREN?

ADOLF BRATT 20.12.39

Rapport:B

Avgick från Rotterdam 18.12.39 destinerad till Göteborg. Rumslast av c:a 1286 ton koks. Däckslast c:a 250 ton till 2½ meters höjd för och akter, säkrad med ståltrådsnät och stöttor. Djupg. ej bekant. 20 ombv samt mintots.

Minsprängd under lucka nr 2 kl.13.45 den 20.12. c:a 6'NNW Terschellings fyr i laber NO vind,dyning, god sikt.Ie styrmans vakt. Utkik Mattson på bryggan.Befh, 3 man och lotsen dödade, 5 skadade.Alla papper förlorade.

Närmare redogörelse:

Avgick kl.10 fm ~~den~~ måndag 18.12.39 från Rotterdam under lots ledning. Tysk kustlots medföljde från Rotterdam. Vid midnatt lämnade den Holländsk sjölotsen vid Hook van Holland och tyska kustlotsen övertog ledningen.. Kl.08 den 19.12 ankrat p.g. av tjocka,Lättat ankar kl.07 den 20.12 och fortsatt resan till kl.13.45 då fartyget beräknades befinna sig vid Noord ergronden vid Terschelling, då en våldsam explosion inträffade vid lucka 2 och fartyget sjönk på c:a 4 minuter.Det tog c:a 12 minuter innan den sista delen av akterskeppet försvunnit i djupet. STB båt vattenfylldes vid firandet varvid 2e maskinisten,mässpojken,matros Svensson och smörjare Nilsson kom i vattnet.Mässpojken Forsström drunknade, de öviga lyckades åter ta sig ombord på fartyget.Rusånga och utströmmande rök försvårade sjösättningen av båtarna.Man lyckades nu få BB båt i vattnet och ngr man tog sig i den. 7 man var dock tvungna att hoppa överbord medan 2 man bärgade sig ~~på~~ upp på aktre flotten på lucka 4. Vid expl. hade årorna slungats ur livbåten varför det tog omkring en timme innan livbåten hunnit bärga dem som hoppat överbord, och de 2 på flotten. Åror uppfiskades efterhand bland vrakdelarna och livbåten fortsatte rodden till Lettiska ss Auseklis, som låg stilla omkring 1,5' från olycksplatsen.Denna rodd tog C;a en timme.Under denna tid konstaterades att Ie styrman Wassberg, stuert Johansson,matros Mattson och matros Bergman alla hade blivit svårt skadade.Komna långsides Auseklis halades de skadade och medtagna ombord. När 2e maskinist Malmer,som legast långst i vattnet,halades ombord föreföll han redan vara död. Kapten Rydberg,eldare Magnusson och den Tyske lotsen försvunno i djupet med fartyget. Vid tillfället rådde laber NO vind och dyning. ss Auseklis medtog de räddade till Rotterdam, dit hon kom på morgonen den 21.12.De skadade fördes genast till sjukhus.

Göteborg den 28.12.39

Ivan H.Zimmerman

2e styrman

Inlagda på sjukhuset Coolsingel i Rotterdam:Ie styrman Wassberg, stuert Johansson, matroserna Mattson, Bergman och Svensson. Övriga 11 man utrustats och hemsänts på fm den 22.12 till Göteborg.

ADOLF BRATT

Sjöförklaring i Göteborg den 2.1.40 kl.13

Ryttmästare Gustaf Adolf Bratt infunnit sig såsom VD i Ångf.AB Adolf
Sakkunniga: Sjökapten Magnus Lundberg & sjömanshusombudsman R.Bråkenhielm
Inga frågor
Ingen repr. från SKN.

Ie styrman Wassberg: Stått på bryggan sedan kl.12.30.Befh och lotsen hade 6 à7 minuter före explosionen gått ner i salongen för att dricka choklad och hade varit kvar där när expl. inträffat. Fartyget styrts efter minlots anvisningar. En kvart före expl. hand kursen ändrats till 03/4 N kompasskurs,eller OI/4 N magn. kurs,för att fartyget skulle kunna gå mellan två bojar vid Amelandsbanken. Därefter gått med full fart på nämnda kurs.Skarp utkik hållits efter de 2 bojarna. Upprepade lodningar även företagits. Den sista kl.13.30 då vattendjupet varit 13 famnar. Med hänsyn till djupet,avståndet och bäringen till Terschellings fyr,hade man beräknat att bojarna varit i närheten,men de kunde inte upptäckas. När lotsen gick ner i salongen hade han sagt att kursen skulle hållas och atthan skulle komma upp igen om 10 minuter. Utkiken, matros Mattson, stått på bryggan på grund av attsjön slagit över backen.Wassberg inte kunnat upptäcka något misstänkt i vattnet före expl.som varit synnerligen våldsam. Wassberg kastats upp i luften och förlorat medvetandet.Stuert senare berättat för honom att vid expl. förflotten på lucka 2 kastats högt upp i luften och att hela förskeppet lossnat och hela kokslasten i lastrum nr 2drivit ut i vattnet.Då förflotten åter kommit ner på fartygethade den fallit rakt ner i lastrum 2 som då varit tomt.Trots sina skador lyckades W. ta sig ner i BB livbåt som en stund rotts omkring bland vrakspillrorna för att ta upp dem som kommit i vattnet. Befh, lotsen, vakthavande 2e maskinisten samt eldaren måste ha följt med fartyget i djupet,annars skulle de ovillkorligen ha upptäckts. Den Tyske lotsen hade kommi ombord vid Borkum på utresan,bott ombord i Rotterdam och därefter medföljt på hemresan. Han hade medtagits som en säkerhetsåtgärd och kände väl till ev.mineringar. -Wassberg legat på sjukhus i Rotterdam till den 29.12,39 på grund av armbrott och smärre blessyrer och kommit till Göteborg först den 31.12.

2e styrman Zimmerman: Legat fullt påklädd i sin koj sedan 13.15.Kastats ur kojen vid explosionen. Rusat upp på däck och ner i BB livbåt. Befh, lotsen och de saknade besättningsmännen inte synts till. Han hade iaktagit att Forsström varit med i STB båt och drunknat då båten vattenfylldes. Funnits 2 båtar ombord,samt en flotte på lucka 2 och en på lucka 4.

ADOLF BRATT 20.12.39

Chiefen Johansson: Vid explosionen sedan 10 minuter befunnit sig i sin hytt och genast skyndat upp på däck.

Smörjare Nilsson: Var i maskin vid explosionen och omedelbart skyndat upp på däck.

Jungman Alsterberg: Höll vid explosionen på att skrubba ner fartygets badrum, som varit beläget midskepps. Efter expl. firat förliga taljan till STB livbåt, men på grund av ångan inte kunnat se hur firningen verkat, varförbåten kommit i vattnet med fören först, skurit igenom och vattenfyllts och deombordvarande kastats i vattnet. Sprungit till flotten på lucka 4 och hållit sig kvar på den. Sedan tagits upp av BB livbåt.

KK Memorial 29.1.40

...till synes minsprängning.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST

+ Befh. Ernst Oscar Rydberg, ~~Limhamn~~ Sveagatan 97, 39 år, f. 1900 (Sedan 12.10.39)

Ie styrman Jean Henrik Wassberg, Lidköping, 38 år, f.-01 (7 år i rederie[t] en månad ombord.)

2e styrman Ivar Herman Zimmerman, 30 år, f.-09

Chief Ivar Johansson, 54 år, f.-85

+ 2e maskinist Bror ~~Ivar Malmer~~ Einar Valdemar Malmer, ~~Gtbg~~ Nol, 29år, f.-10 Dog u. transport t. sjukhus, maka och 2-månaders son. Just avlagt IV. m/k. examen.

Stuert Karl Albin Johansson, Ödsmål, 57 år

Kock Knut Hjalmar Holmström, 37 år, -02

+ Mässuppassare Karl Allan Forsström, Svanesund, 18 år, -21 (Drunknat stb b[åt]

Matros Arvid Valfrid Gunnar Svensson, Gtbg, 31 år, -f.08

Matros Gustaf Adolf Bergman, Gtbg, 42 år, f.-97

Matros Per Georg Mattson, Kullåkra, 25 år, f-14 i Ödsmål

Lättmatros Nils Evert Grahn, 21 år, f.-18

Jungman Sigfrid Harald Johansson, 25 år, f.-14

Jungman Sven Johnny Alsterberg, 20 år, f-19 mönstrat 15.11.39 Gtbg

Smörjare Janis Valdemar Skuijins, 26 år, f-13 i Lettland

Smörjare Axel Harald Nilsson, 32 år, f.-07

+ Eldare Karl Olof Henning Magnusson, Gtbg, 34 år, f.-05 i Gtbg

Eldare Nils Runar Norenius, 33 år, f.-06

Eldare Gustaf Adolf Johansson, 25 år, f-14

Maskinelev Emil Elmer Nordström, 18 år, f-21 i Finland

+ Lotsen Heinrich Eden, Borkum

ADOLF BRATT 20.12.39

Telegram Rotterdam till UD 21.12.39 kl.11.20

"Ångf. Adolf Bratt från Göteborg minsprängt 20.12 utanför Terschelling stop befh rydberg eldaren magnusson mässpojk forsström samt tyska lotsen heinz eden drunknade stop styrman wassberg matroserna mattson bergman svensson steward johansson intagna sjukhus Rotterdam stop 2e stryman timmerman maskinist johansson kock holmström oljemännen skuijns nilsson eldarna norelius johansson lättmatros alsterberg maskinelev nordström matrosen gran inlogerade frälsningsarmén stop 2e maskinist malmer avliden under transporten = Konsulatet "

Urklipp St.t. 22.12 39

Lettiska Auseklis gick idag (21.12.) in i Rotterdams hamn med 16 överlevande från Svenska ss Adolf Bratt som för tre dagar sedan lämnade Rotterdam med kokslast ombord, och minsprängdes natten till den 20.12 utanför Terschelling.Fartygethade med sig en Tysk minlots som man på resan till Rotterdam tagit ombord i Borkum och som skulle föra fartyget genom minfältet på återreesan. Det är möjligt att lotsen gjort ett misstag och fört fartyget på ett felaktigt sätt genom de Holländska minfälten - man tar nämligen för givet att ångaren gått på enHolländsk mina. Hur det än förhåller sig därmed ,utsattes Adolf Bratt för en fruktansvärd explosion. Vattenpelaren som kastades upp kunde iakttagas från Terschelling och inom några minuter var fartyget borta. Lotsen förlorade därvid livet liksom befh Ernst O.Rydberg,eldaren C.O.Magnusson och mässuppassare Allan =rsström. 2e maskinist Bror Malmer hade blivit svårt skadad och avled ombord på Auseklis. Auseklis befann sig på tämligen kort avstånd från A.Bratt då hon sprängdes, men Auseklis kapten Abel vågade inte närma —g platsen där A.Bratt sjunkit,utan lade bi och imväntade livbåten med de överlevande, som ombord fick torra kläder,mat och dryck,osv. Emdast 3 män hade lyckats komma i BB-båten, de övriga togs upp simmande.De tre i båten arbetade som djur för att rädda så många av kamraterna som möjligt I Rotterdam väntade två ambulanser på samma kaj där för 4 dygn sedan kustångaren Breda landade de räddade från Ursus. På Auseklis däck,övertäckt med en presenning, låg 2e maskinist Malmers lik vid en hög livbälten som de räddade kastat där. Tre gånger höjdes en bår med en svårt skadad över relingen. Först togs iland 27.årige stuert Karl Johansson som svårt skadat båda armarna. Sedan 42-årige matrosen Gustaf Bergman som brutit ena fotleden, och sedan 31.årige matrosen Albin Svensson,som av allt att döma drabbats av lunginflammation,men som själv ansåg att han bara hade feber och som till en början inte ville höra talas om läkarvård. 35-årige matrosen GeorgMattson,som skadat en ryggkota, stapplade iland stödd på 2 sjukvårdare

ADOLF BRATT 20.12.39

med ansiktet förvridet av smärta. Sist kom 38-åriga styrman Wassberg som brutit ena armen och fått konstusioner och blessyrer.De övriga räddade gingo i sällskap med Svenske sjömanspastorn Hjort till hamnpolisens kontor där en nemnlista upprättades. Ie maskinist Ivar Johansso var den ende som hade sitt goda humör i behåll och hälsat stationens tjänstemän med ett fryntligt "God morgon." Man förstod att denne man varit ett gott stöd för sina kamrater i nödens stund.Ingen kunde dock lämna pastorn en noggrann berättelse över händelseförloppet,eftersom allt gått så fort och överraskande. Explosionenhade kommit fullständigt oväntat."

SKN EIII vol. 164

LASTEN:

1535,637 ton Westfalisk koks, varav c:a 249,176 ton på däck.

SKN 17.2.40 utbetalat t. rederiet 49856:90 för lasten som assurerats i Ocean för 100.632:- kr

SKN 26.2.40 utbetalat ytterligare 46566:36 till rederiet

Slutreglerat den 23.9.40

Effekter:

Adolf Bratt & Co 19.6.40 protesterat hos SKN att de fått endast 11587:50 från SKN för effekter fast red. utbetalat 13362:50. SKN svarat att SKN ersättning utgått enligt belopp fixerade i Kungl. kungörelsen av den 22.12.22 med senase företagna ändringar. "Som bekant äro dessa belopp lägre än dem Ni på grund av avtal utbetalat till besättningen."

De skeppsbrutna i Rotterdam ekiperats på Confection og Klaedelager,Westerstraat 15, samt Peek E.Kloppenburg, Hoogstraat 209-11.

Inga listor på förlorade effekter finns i mapp 164.

Ersättningarna följt de vanliga normerna med 1800 för befh och 475 för mässuppassaren. Kocken och alla på däck fått 550:-

---

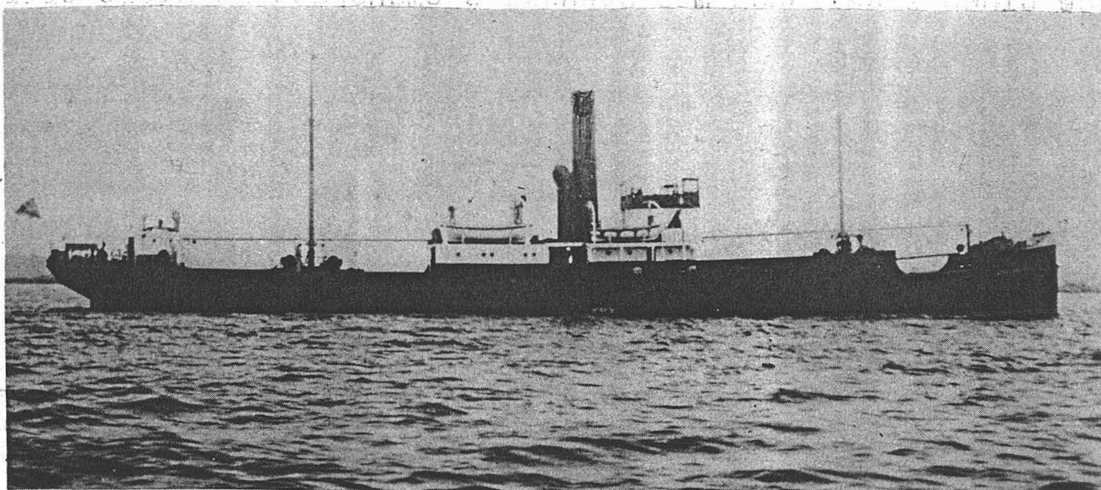
På sjukhus ännu i januari 1940

12.1.40 omnämnes i pappren att 2 besättningsmän fortfarande vårdas på Coolsingel-sjukhuseti Rotterdam.

UD HP 80c 3509 Adolf Bratt krigskaskoassurerad för 750.000:- kr

ADOLF BRATT 20.12.39

Enligt Lloyds War Losses minsprängdes Adolf Bratt på c:a N.53 28′-0.5 8′ eller N.53 26′-0.5 8′.



Adolf Bratt. Foto:Krister Bång collection

Med förskeppet bortslitetfick Adolf Bratt genast efter explosionen svår slagsida ,midskeppet omvärvdes av rök och rusångaoch c:a 4 minuter senare reste sig akterskeppet vertikalt och gick ner i djupet, men bottnade så att det sista av poopen försvann först c:a 12 minuter efter expl. STB livbåt slog in mot fartygssidan och krossades då aktergajen sprang under nerfirningen. Den vattenfylldes genast då den föll i vattnet och av de 5 som kastades ur, drunknade mässpojken Forsström. Av de två som firat båten kastade sig en handlöst ut efter mantåget, fick ej grepp om det slippriga tågvirket,störtade ner,slog i båtrelingen och försvann. ((Detta måste ha varit Forsström! Egen notering)) Den andre, en äldre man, vågade aldrig hoppet utan var kvar ombord då fartyget sjönk. BB båt käntrade i svallvågorna, men kunde vändas rätt och länsas. Då var årorna borta. Det tog de 3 männen i BB-båten över en timme att,paddlande med brädlappar, plocka upp de nödställda kring STB-båten och de som höll sig uppe på vrakspillror. Åror hittades efterhand och togs i bruk. ss Auseklis av Riga låg avvaktande på behörigt avstånd och sände inte någon egen båt. Av de räddade hade stuerten brutit ena lårbenet och stukat händerna då han kastades upp i luften vid explosionen. Ie styrman Wassberg bröt vänster arm,matros Bergman hade stukat ena foten , matros Mattson svårt skadat ryggen och matros Svensson ådrog sig lunginflammatio i det iskalla vattnet. 2e maskinist Malmer andades svagt då han togs ombord på Auseklis, men föreföll döende. Han var den som sist av alla blev upphalad i BB-båten.

AUSEKLIS

Fartyget byggdes 1914 på Nevsky-varvet i St.Petersburg, men blev på grund

ADOLF BRATT 20.12.39

av kriget aldrig färdigställd. Skrovet bogserades till Riga, beslagtogs där av Tyskarna 1918, färdigbyggdes och tilldelades med namnet Hochland Rederiet Röchling & Menzell i Hamburg. 1927 såldes hon till skeppsredare Kalnin i Riga och blev Auseklis. - I juli 1941 togs hon åter av tyskarna liggande i Riga och insattes som Ottelsburg i krigsmaterieltransporterna mellan Tyskland och Norge. Påsknatten 1943 sprängdes hon med limpets i Oslo hamn av norska sabotörer trots stark tysk bevakning. Alla 24 ombv dödades då hon flög i luften. Vraket lyftes först 1947 och låg till 1949 kvar I oslo. 1949 bogserades vraket till varv bakom järnridån för att i augusti 1951 göra sin come-back som Auseklis av Riga. Då dök hon nämligen med rysk flagg upp i Malmö med last av 1000 ton asbest, till oigenkännlighet moderniserad med moderna stävar, ny rigg, nya däckshus etc.

Adolf Bratts historia

Lastångare på 1313 brton byggd 1924 vid Howaldtswerke i Kiel av stål. (Ex Oscar Gorthon) L.71,9 B.11,3 Tillhörig ÅngfartygsAB Adolf(G.A.Bratt) i Göteborg. 2000 ton dw 650 ihkr. Byggd som Oscar Gorthon för skeppsredare Joh.Gorthon i Hälsingborg och levererad den 9.8.24 som varvets bygge nr 640. Nr 641, Anna av Råå, sänktes 3.6.42, nr 642 Vendia av Köpenhamn torpederades den 30.9.39 av samma ubåt som sänkt Gun samma dag Nr 643 Troja av Hamburg sänktes 1940 av sin besättning vid Aruba sedan en Brittisk kryssare dykt upp och nr 644 Kreta av Hamburg krigsförliste i Oslofjorden den 9.4.40... -Adolf Bratt var 1932 inblandad i två större haverier. Den 7.2.32 grundstötte hon i storm på sandbankarna vid Jaffa, Palestina, flottogs efter 2 dygn med ett 50-tal bottenplåtar intryckta men kunde provisorisk tätad gå till London för lossnig och reparerade sedan vid Howaldtswerke iKiel. 6veckor efter Adolf Bratts strandning gick systerfartyget Ivan Gorthon på grund på sammaplats o blev vrak. På resa till Tyne rammade Adolf Bratt den 2.6.32 i tjocka vid Cross Sands i Engelska kanalen ss Castle Galeon av Newcastle på 850 brton (byggd 1927 i Selby) som sjönk efter 2 timmars bogsering. De 12 ombv tog sig direkt över till A.Bratt o hämtades av en livräddningskryssare från Yarmouth. - I nov. 1926 räddade Adolf Bratt i Engelska Kanalen besättn på den brinnade koljaren Torpoint av Cardiff. Den 6.8.32 grundstötte hon vid Saltholm i Öresund sedan styrledningen låst sig men flottogs efter läktring av halva däckslasten.

x Vid strandningen 7.2.32 var hon på resa i barlast Barcelona-Jaffa. Och befh var Karl Kastman.

Adolf Brattvar den 20.12.39 ÅngfartygsAB Adolfs tredje krigsförlust..

MARS 20.12.39

SJÖNK 10 MINUTER EFTER MINEXPLOSION , OMVÄRVD AV RUSÅÑGA . SJU MAN SAKNADE OCH ÅTTA SKADADE. 15 MAN LÄMNAT I BÅTARNA OCH PÅ EN FLOTTE.

MARS 20.12.39

Rapport:

Avgick Hälsingborg 13.12.39 destinerad till River Thames med rumslast av c:a 2120 ton pappersmassa,samt på däck c:a 420 ton massa till 2 meter höjd på för- och akterdäck,surrat med manilla tvärs över täckpresenningarna. Djupg. F 17'5" - A.18'. 22 ombv. Proviant och fw för 25 dygn. Resan gått via Haugesund för avmönstring av sjuk maskinist och påmönstring av ny 2e maskinist.

Sänkt genom minexplosion c:a kl 15.00 den 20.12.39 c:a 1½' från St.Marys fyr i bäring omkring NW.Svag skiftande vind, något dyning, god sikt. Befh på bryggan. Utkik på backen. 7 dödats, 8 skadade. Skeppspappren förlorade.

Newcastle o/Tyne 22.12.39

Åke Wirén Befh.

Avgått frå Hälsingborg onsdag 13.12. Fortsatt resan inom svenskt och norskt territorialvatten till Haugesund och därifrån ut i Nordsjön. Onsdag 20.12 styrt upp till den engelska kontrollbåten utanför Blyth och fått order att fortsätta till Tyne. En halvtimme senare, omkring kl.15, inträffade en explosion midskepps som förstörde bryggan och däckshusen under denna. Fartyget sjönk inom 10 minuter. Livbåtarna sjösattes varvid 9 man gingo i BB båt, 2 man i STB båt och 4 man kom på en flotte. I BB båt befunno sig timmerman Lindros, kocken Svensson (skadad),jungman A. Andersson (skadad),juggman K.Karlsson (skadad),maskinelev J.Svensson (skadad), jungman J.Olsson, eldarna Forsberg och Malmros samt lämpare Strömberg. I STB båt befunno sig 2e styrman Norlander (skadad),och matros Schalin. - På flotten befunno sig Befh Wirén,Ie styrman Ström (skadad), stuert Elfstig (sakdad) samt telegrafist Sjöberg (skadad). Vid explosionen befunno sig i maskin-och eldrummen Ie maskinist E.Johnsson, smörjare B.Persson,eldare I.Stahlén och lämpare K.Strömberg vilka sannolikt dödades vid explosionen. Var 2e maskinist Lindberg befann sig vid tillfället är obekant,men han har sannolikt omkommit. Enligt matros Schalins utsago hoppade matros Ask och mässuppassare Johansson i sjön varvid de drunknade.Den ena livbåten bogserades senare in till Tyne och den andra till Blyth. 4 man lades in på sjukhus i Blyth och 4 man i North Shields.

Newcastle o/tyne 22.12.39

Befh

Sjöförklaring på vice-konsulatet i Newcastle o/Tyne 22.12.39

Bisittare Hagas befh B.Öhrström & Granös befh O.Corsander.

Alla skeppspapper förlorade.

Befh tillsagt matros N.Schalin, som var inkvarterad på hotell i Blyth, att infinna sig vid sjöförkl. men Schalin uteblivit.

(Infann sig senare på e.m. på vice-konsulatet i berusat tillstånd)

Mars . 20.12.39

2e styrman kvar på sjukhus i Blyth och lämnat skriftlig redogörelse.

Befh. Wirén: Vid 14-tiden den 20.12 utanför Blyth märkte jag att utgående fartyg styrde rakt ut i sjön. Jag styrde därför in till kontrollbåten för att få instruktioner för resan till London. Jag fick tillsägelse att fortsätta till Tyne på en kurs så nära land som möjligt. Fortsatt resan, följande dessa instruktioner. Efter c:a 30 minuter kom explosionen då vi befann oss c:a 1,5' utanför St.Marys fyr. Jag kastades högt upp i luften och var under någon tid inte vid fullt medvetande. Då jag vaknade till liv var BB båt sjösatt med 9 man. Akter om båten låg en man i vattnet som männen i livbåten sökte rädda. Medan jag sökte 2e maskinisten i hans hytt ,sjösattes på min order STB båt. Jag kunde inte helt få upp den demolerade dörren till 2e maskinistens hytt, som var fylld av rusånga. Fick inget svar på mina rop. Jag hörde nödrop från Ie styrmans hytt och skyndade dit tillsammans med telegrafisten och gemensamt fick vi den svårt skadade styrmannen till akterflotten. Maskin var fylld av rusånga och inga livstecken förmärktes. därifrån. Kort därpå sjönk fartyget. -Tillfrågad om det inte, med tanke på s.k. magnetminor, varit lämpligare att styra rakt ut i sjön som andra utgående fartyg, svarade befh att det nog kunde förefalla så, men att han ovillkorligen ansett sig böra följa dedirektiv kontrollofficeren givit. Det hade funnits 2 livbåtar o 2 flottar ombord.

2e styrman Nordlander: Följande skriftliga redogörelse upplästs:
" Med anledning av ss Mars förolyckande utanför St.Marys fyr, då jag själv blev skadad och därigenom förhindrad att närvara vid sjöförklaringen, får jag härmed på heder och tro avgiva följande förklaring om olyckan:
Sedan befh vid Blyth kontrollbåt erhållit besked att ingen risk förelåg att fortsätta till Tyne för vidare order, fortsattes resan. Omedelbart efter det fyren passerats ,medan kaptenen och jag stod på bryggan, inträffade en explosion under midskeppet varvid vi slungades högt upp i luften tillsammans med en massa bråte och jag skadade huvudet och ansiktet och blev även ganska omtöcknad. Nerkommen på däck såg jag att besättningen firat BB båt i vattnet, varför jag lade loss fånglinan. Sedan satte matros Schalin och jag ut STB båt ,hoppade i den och rodde ut från fartygssidan. På däck syntes då befh, Ie styrman, telegrafisten som tog plats på akterflotten. På grund av att den stor del av däckslasten flöt runt fartyget, kunde vi inte närma oss detta. Dessutom var fartyget så gott som under vatten. Sedan fartyget sjunkit rodde vi upp till flotten och tog ombord männen på denna. Kort därpå togs vi upp av en marinbåt och infördes till Blyth. -Minan måste ha haft en mycket stor sprängladdning som krossade hela midskeppet under pannorna och bryggan. Något som helst försök att hjälpa vakthavande i maskin var otänkbart p.g av all rusånga.

MARS 28.12.39

Timmerman Lindros: Befann mig i min hytt akterut.Hörde en våldsam detonation och krutluktande rök fyllde omedelbart hytten och gången. Försedd med livbälte begav jag mig till BB båt. Ungefär samtidigt kom en del av det övriga manskapet från skansarna och båten sjösattes. Båten var betydligt ramponerad och blocken hade skadats vid explosionen vilket gjorde sjösättningen mycket besvärlig. Under manövrarna vid båtens sjösättning föll mässuppassare Johansson överbord vid en krängning och drunknade. Matros Ask missade då han skulle hoppa ner i båten och även han drunknade. Försök gjordes att rädda båda, men mässuppassaren sjönk genast och Ask försvann innan livbåten nått fram till honom. Mars sjönk på c:a 10 minuter. Efter en stund kom en bogserbåt som tog upp oss i livbåten .

Eldare Forsberg:Låg och sov i sin hytt vid explosionen.Bland omkullkastade föremål sökt sig ut ur hytten och till BB båt som sjösattes under stora svårigheter eftersom aktertaljan slitits bort.Mässpojken Johansson,som befann sig i båten, föll överbord under dess sjösättning och drunknade.Matros Ask hoppade från däck sedan båten nått vattnet,men missade, slog huvudet i båtrelingen och drunknade. En Engelsk bogserbåt tog upp oss och införde oss till North Shields.

Jungman Andersson:(Hörd efteråt på sjukhuset i N.Shields) Stått utkik på backen.Skyndat till BB båt som sjösattes under stora svårigheter enär taljorna förstörts vid explosionen.

Jungman Karlsson:(Hörd efteråt på sjukhuset i N.Shields) Stod till rors. Förlorat medvetandet i explosionsögonblicket och återfick det först dagen därpå på sjukhuset.

KK Memorial 30.1.40 (Sjöförklaringen inkom till KK först 12.1.40)

.. gick av allt att döma på en utanför kusten förankrad mina.

Särskilda anmärkningar

Den svårt skadade Ie styrman T.Ström, som ännu kvarligger på sjukhus i England, synes mig hava befh Åke Wirénoch radiotelegrafisten K.Sjöberg att tacka för att han undkommit katastrofen med livet. Räddarna buro Ström som inte kunde gå,akteröver och lade honom i den hålighet som förefanns i mitten av därvarande livräddningsflotte. Därtill är att märka att telegrafisten själv hade blivit skadad i huvudet. Befh hade dessförinnan sökt skaffa sig tillträde till 2e maskinistens sönderslagna hytt där het ånga från desprängda pannorna och skottens deformering omöjliggjorde öppnandet av dörren till däck. Både befh och telegrafisten kunde, liksom BB båtbesättning, omedelbart hava gått i sin livbåt vid övergivandet av det hastig

MARS

sjunkande fartyget,men föredrog att kvarstanna för att hjälpa eventuella överlevande. Deras behjärtansvärda handling utfördes under uppenbar fara föreeget liv och vittnar om mod och självuppoffring,varför jag härmed får vördsamt hemställa att KK ville för deras välförhållande utverka belöning i form av medalj för berömliga gärningar.

Ex officio
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent.

Telegram tii KK (Tradeboard) från London 20.12.39

" Steamer Mars of Stockholm reg.nr 8054 reported sunk after explosion north sea this afternoon stop six men including master and chief officer landed eastcoast port stop sixteen others expected to arrive british port this evening =Swedish Consulate General

Dito 21,12

" Steamer Mars of sthlm stop now ascertained fifteen members crew landed british eastcoast ports stop seven missing feared lost stop names cabled to ministry foreign affairs = Sw.Consulate general

---

CREW LIST (Alla mönstrat 8-13-12 i H-b)

Befh Karl Otto Åke Wirén,Erik Dahlbergsgatan 27,Sthlm,28.3.03 i Piteå (9.12)
Ie styrman Thorsten Ström, Pataholm (aldrig återställd,sökte okt -40 be-
HEM MED FYR EFT. 3 [illegible] – VAR I [illegible]
-fattning som sjömanshusombudsman i Kalmar)
styrman David Nordlander, Umeå, 2.5.03 ~~1.5.03~~ (VAR I SICKLA 1.11.41 – EN AV 6 ÖVERLEVANDE) [illegible]
+ Ie maskinist Erik Ferdinand Johnsson,Alnö, 23.3.81
+ 2e maskinist Karl Alfred Lindberg,Ytterlännäs,31.7.88 i Bollstabruk
(Påmönstrad i Haugesund på utresan istf Nils Olov Bergman som sjukavmönstrats. N.O.Bergman, Dagsberg, 5.3.87)
Telegrafist Karl Harald Sjöberg, ~~Stockholm~~xxxxTasbäck, Leksand. ?
Stuert Per Alfons Elfstig,Timmernabben, ?
Kock Sven Erik Svensson, Hörviken, 6.6.20
+ Mässuppassare Sixten Gunnar Johansson,Hälsingborg, 16.3.21
Timmerman Lennart Lindros,Fögle, Houtskär, Åland,21.4.09
Matros Henning Algot Schalin, Hälsingborg, 12.2.01
+ Matros Helmer Ask, Östra Hoby, 9.1.09
Jungman Allan Gustaf E.Andersson,Örkelljunga,26.7.20
Jungman Karl V.Karlsson, Hälsingborg,21.8.14 (Kom t. Gtbg 11.2.40 med Lloyds ss Ingeborg liksom 3 man från Pajala)
Jungman John Harry Olsson, Hörviken,2.4.21
Eldare Ernst Gunnar Malmros,Kiaby, 15.1.05
Eldare Frans Agar Forsberg, Seskarö, 8.2.05

forts sid 5

MARS 20.12.39

+ Eldare Ivar Stahlén,Tärnsjö,Västmanland, 16.2.04
+ Smörjare Bror Valfrid Persson, V:a Sallerup, 29.9.92
+ Lämpare Karl Albert Strömberg, Västra Broby, 5.12.19
Lämpare Tor Östen Strömberg, Markaryd, 8.9.15
Maskinelev Joel Svensson, Münka Ljungby, 28.2.12

(Egna kompletteringar i listan: ej original)

P.g av att sjömansrullan gått förlorad,finnes icke alla uppgifter tillgängliga

Newcastle o/Tyne 22.12.39 Befh

KK 81

Steward Elfstig ej värd medalj

P.M av sjötekniske konsulenten 9.4.40

Angeånde ifrågasattt belöning till steward P.A.Elfstig för deltagande i räddningen av Ie styrman Ström på Mars den 20.12.39.

" Varken i protokollet över sjöförhöret eller i övriga till KK inkomna handlingar, förekommer någon uppgift som lämnar stöd för antagandet att Elfstig skulle ha varit befh Wirénoch telegrafisten Sjöberg behjälplig vid räddningsarbetet. Den nu, i anledning av Elfstigs skriv else till KK, verkställda utredningen synes visserligen inte direkt motsäga påstående att han deltagit i räddningen.Emellertid finnes intet belägg för atthan, i likhet med Wirén och Sjöberg, tagit ngt eget initiativ för att söka rädda Ström eller andra vid olyckan dödsskadade personer,eller under försök att rädda andra utsatt sig själv för uppenbar livsfara utöver vad om i och för sig var en oundviklig följd av fartygets förolyckande. I den mån han varit behjälplig vid Ströms räddning,synes det sannolikt att hans åtgärder inskränkt sig till handräckning vid Ströms ombordlyftning å flotten. Med hänsyn till givna omständigheter kan jag icke finna tillräckli anledning föreligga att tilldela jämväl Elfstig belöning av Staten för ifrågavarande räddningsbragd.

Ex officio
Bo Bergström.

((Elfstigs brev finns ej i mappen))

UD HP 80c 3502

Telegram till UD

21.12.39 fick UD från Generalkonsulatet i London telegrafiskt en lista med namnen på de räddade och omkomna på Mars. För 3 av de döda finns hemorter angivna som inte stämmer med besättningslistans ,nämlign:

" Chief engineer Erik Johnson of agno sundsvall second engineer karl lindberg of hernosand fireman stahlen of nora messboy sixten johansson of helsingborg."

MARS 20.12.39

Chiffertelegram London till UD 21.12 kl 22.27

"355 gen kons tel 410 kaptén uppgivit olyckan ägt rum 1½ sjömil från kusten mellan Blyth och newcastle o/tyne samt att fartyget följt utfärdade brittiska anvisningar säker farled =sw. minister"

7777777777777

UD HP80c 3509 Mars krigskaskoassurerad för 812500 kronor

LASTEN

Inga närmare uppgifter om Mars last av c:a 2540 ton pappersmassa finns på SKN och UD. På SKN finns inga detaljer om kaskoassuransen, endast effektlistor

---

Telegram till rederiet SKN EIII 164

Telegram 20.12.39 kl.8.26 från Blyth:
" Mars sunk by explosion at sea stop part crew here part in tyne seven men missing stop will telegraph full particulars tomorrow = Åke Wirén %Swedish consul."

Dito 21.12.39 kl.7.19 från Newcaste-uoon-Tyne:
" Mars mined regret probably seven men killed stop wireing again tomorrow = Swedish consulate."

Effekter

Ie styrman Torsten Ström kunde från sjukhuset i England inte sända någons förlustlista. Maximinbeloppet 1012:50 utbetalats 31.12.39 Den 3.4.40 ,efter hemkomst med flyg, insände Ström sina förlustlistor som slutade på 1561:90 inkl. sextant,skrivmaskin, kikare och radioapparat. SKN utbetalade ytterligare 509:20 till honom, men vägrade ersätta radioapparaten 40:-
Ie maskinistens dödsbo i Ankarsrum fick 1012:50
2e maskinistens dödsbo 782:50,utbet. till Victor Holmberg,Humlestigen 11, Älvsjö.
Mässuppassaren Sixten Johanssons dödsb,% Karl Petterson,Södra tvärgatan 8, Hälsingborg, fick 550:-
Samma belopp fick matros Asks dödsbo ,% Håkan Ask,Östra Hoby 28, Holmåkra. Eldare Stahlens dödsbo,% Erik Stahlen, Hemmingsbo, Tärnsjö, fick 475:- Lämpare Karl A.Strömbergs dödsbo,Hyllinge Gruva 12, fick 475:- Och samma belopp gick till smörjare Bror W.Perssons dödsbo,% Frans E. Persson,Bransberga,Ljungbyhed.

MARS 20.12.39

Stuert Alfons Elfstig fått 782:50 för bl.a.vigselring 23 karat & fickur
Befh fått ut för instrument och effekter 2187:70 inkl.sextant 300:-
2e styrman Nordlander fått 987:50 inkl. sextant 190:-
Telegrafist Sjöberg fick ut 562:50. Lägsta ersättning 475:- fick eldare, lämpare,smörjare och maskinelev (överlevande) minus utlägg för ekipering i Engelsk hamn med £6.2. = netto 372:32

Red AB Iris 30.1.40 översänt sin effekträkning till SKN = 14986:55. SKN utbetalat 13182:70 = "den ersättning som"författningsenligt tillkommer befäl och besättning."

Egna noteringar:

Mars sänktes av en mina utlagd av U-22, Karl H.Jenisch, one mile 128° from Blyth, one mile 135° from St.Mary's light. Wreck lies in N.55° 3'42"- W.1° 24'.(Lloyds War Losses)
I seabreezes juni 1978 skriver Harry Stewart, en läsare från Preston, att U-22 i december 1939 lade ut ett antal minor utanför Blyth vilka ledde till följande totalförluster: ss Mars 20.12.39, R.N.armed trawler Loch Doon den 25.12, ss Hanne av Köbenhavn i barlast 28.12 varvid 15 man dödades och ss Etton 28.1.40. Loch Doon sjönk med alla ombv.15 man.

Enligt egna noteringar minsprängdes den 19.12.39 ss Jytte av Köbenhavn på1877 brton,byggd 1884,Otto Skovs rederi på nästan exakt samma plats som Mars, och sjönk med 10 man,dribland två svenskar. Jyttex var på resa med kollast till Göteborg. 8 man räddaes, varav 2 svårt skadade.

Mars sprängdes väl inom synhåll från strandpromenaden i Tynemouth, dit explosionen lockat mycket folk. En livräddningskryssare och en stor bogserbåt kom snabbt till platsen och tog upp deöverlevande. Vid explosionen fylldes alla hytter midskepps av rusånga från de sprängda pannorna och rörledningar i maskin; dörrarna klämdes fast i de deformerade skotten och all fast och lös inredning demolerades Befh kunde inte ta sig in i 2e maskinistesn hytt, utan koncentrerade sig på att med telegrafistens hjälp få Ie styrman till akterflotten. Styrman hade brutit båda benen och skadat ryggen och var helt hjälplös. Vem som bar den medvetslöse rorsmannen, jungman Karlsson, till BB båt nämndes inte vid sjöförklaringen. Av de 9 i BB båt var 4 skadade: kocken hade blivit skållad, utkiken på backen, jungman Andersson, brutit ena armen, maskinelev Svensson var skållad och rådbråkad, eldare Forsberg fått ett krossår i huvudet och tre revben brutna .
Ie maskinist Johnsson ,som i november 39 lämnat ss Senta för att stanna hemma över vintern,hade mönstrat på Mars eftersom efterfrågan på maskinbefäl var så stor att han anså sig ej kunna sitta hemma i lugn och ro.

MARS

4 manlades in på sjukhus i Blyth, 4 man på sjukhus i N.Shields. 2e styrman Nordlander fått skador i huvudet, ansiktet och bröstet av kringflygande bråte vid explosionen. Befh och telegrafisten fått huvudskador och blessyrer . Ie styrman Ström kom hem med flyg först i mars 40 och kunde inte gå ut på sjön mera på grund av sina invaldiserande skador. Han fick i maj 40 en tjänst som fartygsinspektör och sökte i okt 40 befattningen som sjömanshusombudsman i Kalmar.

MARS historika

Lastångare på 1875 brton byggd 1924 vid Bergens mek.Verksted i Bergen av stål. (Ex Ida) L. 81 B.12,8 692 ihkr triplemaskin.Three-islandtyp med 4 master (en på back resp. poop, 2 midskepps) 4 luckor.Inköpt i dec 1935 av RED aB IRis (Sixten Edward Abrahamsen) i Stockholm,bildat i maj 1922, från D/S A/S Janne Skinner i Haugesund, för vars räkning Ida byggts. 1933 en lättare grundstötning vid Falsterbo på gund av förväxling mellan fyren och Falsterborev fyrskepp.

VEGA 20.12.39

MINSPRÄNGTS VID TERSCHELLING BANK , DRIVIT PÅ GRUND FLYTANDE PÅ TRÄLASTEN.
ss VENERN TAGIT UPP BESÄTTNINGEN, 17 MAN.

VEGA 20.12.39

Rapport

Avgick från Mo 8.11.39 destinerad till Amsterdam. Rumslastc:a 500 stds trävaror(plank och bräder). På däck c:a 175 stds trävaror till 3½ meters höjd F., 2,9 meters höjd A., surrade med wires som hopspänts med skruvar. Djupg .F 16'1"- A. 16'6" 18 ombv.

Kraftig explosion i förskeppet onsdag 20.12.39 kl.17.45 c:a 5 sjömil från Terschelling Bank fyr eller 2 sjömil från Terschelling grund. Grov NW dyning,växlande vind,mulen luft. Befh & minlost på bryggan.Utkik på däckslasten förut. En fruktansvärd explosion hördes, som troligen träffade fartyget mellan lucka 1 coh 2 , antagligen förorsakad av en mina. 6 man skadade, därav 3 erhöllo varaktiga skador. 3man insjuknad, till synes yttre skador.

onsdag 20.12 kl.17.45 inträffade en fruktansvärd explosion varvid förmasten bräcktes och däckslastens spriddes i stor oreda varvid en del föll överbord. Vid tillfälIet befann sig en del av besättningen förut,vilka alla kommo akteröver. Livbåtarna firades i sjön och bemannades fortast möjligt och gjordes allt föratt få dem som voro skadade först i båtarna. Först försöktes utsätta BB båt, men då fartyget krängdeöver åt STB sattes denna båt först i sjön. I denna båt kommo dem som voro mest skadade,nämligen eldare Kungsman samt matros Gustafsson jämte 7 övriga män och minlotsen. Därefter firades BB båt i sjön. Vid nedfirningen av båtarna stötte eller törnade de mot fartygssidan varvid båda skadades och läckte. I närheten befann sig ytterligare 3 svenska ångare och den som var närmast var ss Venern av Säffle omkring två båtlängder från Vega.. Samtliga ombordtogs å ss Venern samt omhändertogs på bästa sätt. Livbåtarna blevo till en del vattenfyllda. Alla skeppspappren samt egna tillhörigheter kunde ej räddas Att vända tillbaka till Vega var på grund av mörkret och stark ström samt minfaran ej tänkbart.

Amsterdam 22.12.39
Axel H.Johansson
Befh.

Sjöförklaring på konsulatet i Amsterdam fre.22.12 39 kl 16.

Konsul J.E.Rosenberg närvarande.

Bisittare: Befh på Ella,Hjalmar Paulinus Johansson, och befh på Rubfred Karl Hällquist.

Befh.A.Johansson: På grund av den brådska varmed alla fick lämna fartyget ävensom att omhändertaga de sårade vilka inte själva kunde transportera sig, hade inte befh varit i tillfälle att medtaga skeppsdagboken och andra handlingar,heller icke några av egna tillhörigheter och certifikat och be-

VEGA 20.12.39

-sättningens sjöfartsböcker. - Vega avgick från Mo 8.11.39 med trälast till Amsterdam. Den 13.11 blev fartyget av en armerad tysk trålare tillsagt att meföljа till Sassnitz, dit fartyget ankom tisdag 14.11 kl.17. Efter att ha legat i Sassnitz till kl.19 lördag 18.11 beordrades fartyget till Lübeck, dit Vega ankom med tyskt prismanskap kl.18,den 19.11.Fartyget frigavs först den 16.12 och avgick från Lübeck kl.07.30 söndag 17.12. Fortsatte genom Kielkanalen och anlände till Borkum 19.12 och ankrade där.Jag erhöll en Holländsk privatlots för kustfarten ombord och fortsatte under hans ledning kl.09 20.12 i sällskap med svenska ångarna Venern, Hemsö och E a.Vega gick först i kolonnen. Jag har befunnit mig på bryggan hela tiden och inte kunnat upptäcka några ubåtar under färden. Kl.17.45 svensk tid ,ungefär utanför Terschelling, inträffade en fruktansvärd explosion i förskeppet mellan förluckorna.Jag kastades några meter upp i luften och föll mot 2e styrman.Maskinrummet fylldes med ånga. På gund av slagsida 15 à20 grader STB kunde endast STB utsvängda livbåt nerfiras.S nare firades även BB båt i sjön. Båtarna törnade mot sidan och blev mer eller mindre läck. Det lyckades dock att medtaga samtliga ombordvarande i båtarna och alla togs efter c:a 30 minuter upp av ss Venern. Sjön var ganska hög,NW dyning. God sikt. Alla fyrar släckta längs kusten. Sedan Venern tagit upp oss ankrade övriga fartyg på platsen för att invänta dagsljus. Jag anhöll Venerns befh att landsätta oss i närmaste hamn, Ymuiden. På morgonen 21.12 fortsattes resan. Vega hade då drivit iland och strandat och det syntes att sjöarna bräckte över fartyget. Det antages att efter expl. vatten inträngde i maskinrummet. Kl.17 21.12 anlände Venern till Ymuiden där 3 skadade genast fördes till sjukhus.

2e styrman Johansson: Övertagit vakten kl.12 efter Ie styrman. N.dyning, ganska hög sjö och ganska god sikt. Vi styrde W½S och jag hade pejling på Terschellings fyrtorn som jag höll i sikt så långt sommöjligt. Plötsligt en våldsam explosion. Förmasten bräcktes så att den lutade över åt STB och fartyget fick STB slagsida. De utsvängda båtarna firades så fort som möjligt och så snart alla fått plats i dem rodde vi över till Venern som stoppat i närheten. Svår ånga från maskinrummet gjort det omöjligt att gå ner till hytterna och rädda skeppshandlingarna.

2e maskinist Johansson: Tagit vakten i maskin kl.12 efter övermaskinisten. Befann mig hela tiden i maskinrummet till c:a kl.18 då en fruktansvärd explosion inträffade.Allt ljus slocknade, maskin stoppade och hela maskinrummet fylldes av rusånga från brustna ångrör. Ett glasrör sprang också.

Matros Wilhelm Johansson: Tagit rodret kl.17. C:a 17,45 kom explosionen. Såg en eldflammai BB-riggen och att förmasten föll.Land syntes ej på BBsida

VEGA 20.12.39

Jungman Stolpe: Kl.17 övertagit utkiken på förliga däckslasten. Sikten var bra. Inte sett några minor eller ubåter. Hade just lämnat sin plats och var på väg mittskepps för att smörja styrmaskinen då expl. inträffade. Såg bara ånga efter explosionen.

Sakkunnige, Begh på Ella, H.P.Johansson: Ella avgick samtidigt som Vega, Hemsjö och Venern från Borkum och gick sist i kolonnen. Sett en förfärligt hög eldpelare stiga upp ur Vega, hört explosionen, som var våldsam, och sett mycket rusånga från Vega efter explosionen.

KK memorial 30.12 39

..expl. i förskeppet antagligen förorsakad av mina. Sex man skadades, tre svårt, tre lättare.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST

Befh Axel Harald Johansson, 20.7.98 Vitaby
Ie styrman Hilding Fredriksson, 55.2.97 i Sölvesborg
2e styrman Karl Manfred Johansson, 9.11.84 i Sölvesborg
Ie maskinist MartinÅhman, 30.8.76 i Malmö
2e maskinist Gustav W. Johansson, 16.4.88 i Karlskrona
Stuert Åke Andersson, 9.4.14 i Karlshamn
Kock Bror Victor Lundberg, 30.9.08 i Sölvesborg
Matros Johan Wilhelm Johansson ,30.12.15 på Aspö Svårt skadad
Matros Anders Mikael Gustavsson, 27.10.93 i Fiskebäckskil
Lättmatros Väinö Pokjosara, 2.8.13 i Viborg
Jungman Bertil Stolpe, 21.12.20 i Russby
Jungman Paul Rydman, 31.8.24 i Stockholm
Smörjare Erik Elis Karlsson, 14.6.97 i Stockholm
Eldare Helge Göte Engvall, 17.1.06 i Bolstabruk
Eldare John Mauritz Alm, 15.9.96 i Sölvesborg
Eldare Hilding ~~Andersson~~ Kungsman, 21.2.14 i Skön Svårt skadad
Lämpare Harry Petterson, 19.8.14 i Sölvesborg

UD HP 80c vol 3512

Endast 2 telegram i mappen.

UD H60F1353

Handlingarna rör till 90% den tyska kapningen av Vega 13.11.39 fram till frigivningen 16.12.39 i Lübeck (se sjöförklaringen sid 2)

VEGA 20.12.39

UD-telegram om kapningen av Vega 13-11.39

Till UD från legationen i Berlin 16.11.39

"211 Konsulatet Stettin meddelar sv. ångf. Vega traelast resa Mo-Amsterdam uppbringat infoert Sassnitz 14 november =Richert"

XXXX.UD till generalkonsulatet i Hamburg 16.11.39

" Vega Sölvesborg 13 ds införd Sassnitz last 675 stds sågade trävaror för Bonteköning & Aukes, Tho.Jongeneel och Nord-Europeische Hoothandel samtliga Amsterdam stop Legaliserad tysk konsul holland finnes ombord stop sök samman med Holländske generalkonsuln utverka fri givning snarast fartyg last= Cabinet.

Brev från rederiet till UD om lasten 17.11

" Lasten utgör totalt 674,390 stds som inlastats i Domsjö, Sandvik och Mo. Förutom manifest för de tre avlastarna har befh av Tyska generalkonsulatet i Amsterdam utfärdade intyg att lasten är avsedd för förbrukning i Holland."

UD telegram till Gen.kosulatet,Hamburg 20.11.39

" Rederiet meddelar: Vega införd Lübeck stop beträffande lasten Nederländska kosnulatet erhållit statsgaranti hemmakonsumtion stop Undersök anledning kvarhållande = Cabinet.

Telegram till UD från Hamburg 20.11

" Vega överförts Lübeck stop Valparaiso stannat Trawemünde = = Stridbeck."

Konsulatet i Lübeck 30.11 39 till UD
insänt följande berättelse, maskinskriven på flygpostpapper.

SS VEGA nr 7541

Ångf. Vega av Sölvesborg, red.AB Falkvik (Thure Carlson) om 952,54 netto-reg.ton uppbringades den 13.11. kl.14.00 å N.55 29'-O.12 40'av tyska krigsfartyget M.1108 ochinfördes 14.11 till Sassnitz. Därifrån överfördes fartyget till Lübeck dit det anlände 19.11

Vid förhör inför härvarande marina myndigheter under ledning av "Oberkriegsgerichtsrat" från Hamburg i närvaro av representant för konsulatet förekom, så lång möjligt är att återgiva, följande: (Kopia av protokeoll som upptogs vid förhandlingarna förvägrades konsulatet, vars representant emellertid erhöll tillstånd att göra anteckningar() Som tolk fungerdde av myndigheterna härför avsedd person)

Kapten Axel H.Johansson lämnade sina personalia, varvid framgick att han är 41 år, gift och bosatt i Vitamölla, Skåne. Att han varit i rederiets tjänst i 15 år och kaptenå ss Vega i 5 år.Han sade sig icke ha något

VEGA 20.12.39

finansiellt intresse i rederiet,fartyget eller lasten,men att han på sin tid inbetalat 4000 kronor till rederiet för att erhålla platsen som kapten.(Ngt slags garanti). För dessa 4000 hade han utlovats aktier,vilka han tills dato ännu icke erhållit.Det vore i vissa Svenska rederier brukligt med sådana inbetalningar. Pengarna finge han troligen aldrig tillbaka, för så vida inte hans ev. efterträdare inbetalade beloppet til honom. Kaptenen menade sig hava betalt summan för att på så sätt erhålla en säker anställning och betraktade pengarna som förlorade. Kaptenen utfrågades vidare och meddelade : Jag var på väg till Amsterdam från Domsjö Sandvik med 874 stds trävaror och vår order var att föråterresan lasta koks i Amsterdam.Vi hade endast helt lite proviant, enär vi skulle anlöpa Malmö för att där göra inköp. På resan från Sandvik till Malmö angjordes Karlskrona för bunkring, enär vi ej kunde erhålla tillräckligt med kol i Norrland. Även i Karlskrona intogs helt lite förråd av kol enär vi skulle komplettera i Malmö. Efter det vi blivit tagna i Öresund erhöll vi inget prismanskap ombord, utan fick endast order att följa efter den tyska förpostbåten.Jag har bland mina papper en förklaring från de Holländska importörerna att varan skulle stanna i Holland och ej re-exporteras därifrån,vare sig som hel- eller halvfabrikat. Förklaringen var stämplad at tyskt konsulat. Någon risk ansåg jag ej föreligga att gå med dylik last i närheten av krigförande makts farvatten, enär jag ju hade last från neutralt land till neutralt land.Jag hade kännedom om de tyska minfälten såväl som de Holländska. Vad beträffar de Holländska minorna visste jag endast att de voro placerade helt nära kusten i bukterna.Jag tror att jag fått dessa underrättelser om minfälten genom Svenska radion. Beträffande kursen hade jag ej någon särskild order utan hade tänkt gå som vanligt.Min besättning består av 17 man, mig inräknad. Samtliga äro svenskar med undantag av 2 finnar och en polack som lämnade fartyget i Sassnitz. Polackenär till yrket sjöman och hade varit ombord endast i 14 dagar. Mitt fartyg har en kolförbrukning av 11 ton per dag, och gör 8 knops hastighet. Officeren som kom ombord i Öresund,samt en annan officer i Sassnitz, sade att jag omedelbart skulle kunna få fortsätta resan vidare. Mottagare i Amsterdam var firma Houthandel Vorheen P.M.& J.Jongend. Jag har en gång förut under kriget varit i Amsterdam med trälast. Avlastare vet jag ej mera. Densamma var iallafall från Finland, det står i skeppsdagboken. Ej heller mottagare kan jag erinra mig. Den 3.10 foro vi från Trångsvik i Finland över Skagen och Hanstholms fyr.De tyska minfälten hade vi på BB sida.Vi togo kursen på Doggersbank och därifrån mot Holländska kusten ,östligt Amsterdam, och därifrån längs densamma till Antwerpen.

VEGA

Som återfrakt hade vi kol från Pont Brulai i Brysselkanalen för Stockholm Vi kommo till Sthlm 24 eller 25.10.Vi blev ej stoppade på denna rrsa, men jag såg tyska sjö- och luftstridskrafter. Ungefär 31.10 erhöll jag ny last.Det var trävaror som vi lastat i Sandvik och Domsjö. I Sandviken erhöll jag av min mäklare, som samtidigt är tysk vice-konsul, en skrivelse från tyska generalkonsulatet i Amsterdam i vilken skeppslasten var noga angiven, och därtill en förklaring att lasten var avsedd för Holland. Jag. trodde därför att allt var i sin ordning.Jag hade för avsikt attgå över Skagen och skulle gå samma väg tillbaka. Jag skulle ej gå genom Kiel - kanalen emedan det bleve för dyrt. Jaghar under krigets gång inte varit med ett fartyg i England. (Kaptenen här fått erkänna riktigheten av ett protokoll som upptagits vid förhör inför marinmyndigheterna i Sassnitz.) De tyska och engelska kontrabandslistorna känner jag ej till, men jag vet att trä är kontrband.Den 13.11 i blevo vi uppbringade av tyska sjöstridskrafter och erhöllo order att gå till Sassnitz.för undersökning. -Någon prisbesättning hade vi ej ombord ochvi seglade alltjämt under Svensk flagg. Jag blev sedermera överflyttad från Sassnitz till Lübeck.Jag hade härvid tyskt befäl ombord. I Sassnitz telegraferade jag genom min mäklare till mitt rederi att jag blivit uppbringad, och behövde kol och proviant. Rederiet skulle betala 14000 kronor till mäklaren i Sassnitz för omkostnaderna. Någon inventarieförteckning ombord har jag ej.
Efter förhöret fick kapten Johansson underteckna det tyska förhörsprotokollet.

Lübeck 25.11.1939
Kungl. Svenska Konsulatet
Bengt Hallonstén
för konsuln.

Rederiet i brev till UD ,dagtecknat Sölvesborg 7.12.39:

...Vi hoppas att alla ansträngningar göras för att få båten fri, då densammas uppbringning förorsakar oss stora förluster.

xxx xxxx xxx xxx

Konsulatet i Lübeck 16.12.39 i brev meddelat UD att Marinedienststelle i Lübeck numera frigivit Vega och ss Ella.Vega kommer att avgå 17.12 från Lübeck till Amsterdam.

xxxx xxx xxx

Med anledning av den Holländska regeringsgarantin frigav tyskarna förutom Vega även Ella, Eriksborg, Hemsö, Sigrid, Indus och Rubfred.

Telegram till UD från konsulatet,Amsterdam 21.12.39

"Vega Sölvesborg övergiven av besättningen utan livbåtar strandat utanför Terschelling.Närmare undersökning verkställes. Har underrättat rederiet"

VEGA 20.12.39

Telegram från konsulatet i Amsterdam till UD 22.12.39

"Minsprängda Vegas besättning landsattes av ångfartyget Venern igårkväll Ymuiden stop Eldaren Hilding Kungsman svårt skadad stop två andra lindrigt men också sjukhus."

Även ss Venern kapad och frigiven

SS Venern av Säffle, som tog upp Vegas folk 21.12.39, hade på resa Munksund-Antwerpen med 700 stds trävaror den 20.11.införts till Swinemünde av tysk förpostbåt. Den 28.11.gick Venern med tysk befäl ombord till Kiel och den 8.12 till Hamburg. Hon frigavs på fm 17.12 efter Belgisk regeringsgaranti om lasten.

SKN EIII vol 164

Varför Vegas livbåtar inte bärgades.

Vegas Befh den 12.12.1940 på begäran av rederiet i brev förklarat varför fartygets livbåtar inte bärgades efter minsprängningen den 20.12 1939: " Båda livbåtarna voro efter sjösättningen mycket skadade och den ena låg så gott som i märvatten innan ss Venern nåddes. Denna båt togs på släp då den ej kunde tas ombord. Den andra livbåten var mycket läck och skadad, men lyckade vi att få den ombord, dåjag ansåg Venerns livbåtar otillräckliga med denna utökning av hela Vegas besättning. Vid tillfället rådde hög nordlig dyning,varför denna båt,innan den kom ombor på ss Venern , blev ändå mera tilltrasad.Dock var den bättre än ingenting. Denna livbåt, vill jag minnas BB båt, medföljde ss Venern till Antwerpen och skänktes senare till Sv. Sjömanskyrkan därstädes.Senare fick svenska sjömanspastorn 200 Belgiska francs för den vid försäljning och tackade. Den andra livbåten försvann under bogseringen.

Axel H.Johansson.

VRAKETS ÖDE.

När Vega strandat på natten gick en livräddningskryssare ut och konstaterade att ingen var ombord och att fartyget tydligen varit i kollision. den 22.12.39 skrev haveriagenten i Rotterdam till Heimdall i Stockholm att Vegas vrak ligger på en bank på västsidan av Thomas Smit entrance i bäring 260° från Brandaris,Terschelleing och N20 från Kaap Bol,Vlieland "There is now standing a high W sea and tugboats could not get any connection with vessel today." -RedAB Falkvik meddelade 30.12 39 SKN att bärgning av Vega är utsiktslös enligt meddelande från Meyer & de Jong. Vegas befh hade 28.12 i telefon meddelat att fartyget låg i vattenlinjen

nergrävt c:a 20' i sanden och att någon utsikt till bärgning icke föreligger. I brev till SKN skrev Meyer de Jong den 28.12.39 följande: " A heavy explosion damaged the ship at 17.50 20.12 1-2 miles off Terschelling outer banks. It was dark and it could not be seen whereby the explosion had been caused but it was most probably a mine, as the minefield is approaching the banks very closely. Explosion ocurred on STB side near fore mest and deck gargo was flying in the air. The f'castle damaged, 7 men wounded of which 3 seriously. Crew lowered the boats and were all saved. The engine room wsa immediately full of steam and foreship sank lower in the water. Onboard the Venern it was decided not to return to ga anymore as she might drift further toward the minefield.Crew was ånded at 6 p.m. 21.12 at Ymuiden. 3 severely wounded put in hospital. Vega stranded during the night on the outergrounds of Terschelling in bear- g lighthouse Terschelling 286° and lighthouse Vlieland N 2° O. We were 21.12 in communication with salvage company Doeksen at Terschelling, who went to Vega and found a hole 15' long abreast foremast extending far under the water and the foreship was twisted and severely damaged. They offered to try to salveship on condition "no cure-no pay",award to be settled by arbitration. We agreed, but 2 days later they reported that aftership had sunk away and was completely under water and that ship already had sunk 10' in the sand. Considered the case hopeless.There is always a heavy swell running even in the finest weather and unless it has been fine weather for some days it is practically impossible to approach the ship. We consider ship a total loss, The captain had not taken any papers or other things th him from the ship." ---- Meyer de Jongs folk besökt strandingsplatsen den 24-27.12 ochfann att akterskeppet låg under ytan och att hela fartyget alltmer sjönk i sanden. "Ship is lying on the edge of a nk where the sea breaks heaviest." Kondemneringebevis för Vega är daterat otterdam 29.12.39 och utfärdat av J.H.Meyer & de Jong, average agents, surveyors & consulting engineers ,S -Gravendijkvaal 013,Rotterdam and Quellinstraat 51,Antwerpen. -Den 3.1.40 meddelade firman att 2 kompasser, utan binnacle, en sjöskadad kronometer och några sjöskadade flaggor hade bärgats från vraket.

Enligt UD HP80c vol 3509 var Vega krigskasoassurerad för 246000:- kr.

Effekter:

Den räddade besättningen ekiperades i Ymuiden vid J.de Waard och Bata & van Praag. Befh lista är mycket kort. Förlorat 275:- i kontanter ombord. Begärt 1940:-, fick 1800:- Ie styrman förlorat en oljemålning 50:-, fickur med kedja 75:-, litteratur 100:-, sjökaptensbrev nr 28 1932 och styrmans-17 1928 Begärt 1135:- Fick 1012:50.

VEGA 20.12.39

Effekter forts:

2e styrman begärt 1031:12 ,fick 787:50 .Hande förlorat 5 snygga skjortor vigselring, sigill, guldmanschettknappar,kikare, draperier,Vega-mössa, sylåda, div. nautiska böcker.

Den svårt skadade matros Johansson, Drottningskär,Aspö, begärt 953:95 för bl.a.grammofon och 26 skivor (136:50), fått 450:- enl. lag.

Stuert Andersson begärt 894:- för bl.a radio, damasker,väggbonad,paletå och en fotoförtoring: fått 787:50

Smörjare Erik Karlsson skriver i sin lista att "det Amerikanska guld-uret får ni själva värdera i svenska pengar",begärt 616:-fått 337:50.

Matros Anders Gustavsson,Holmsund, skrev 19.1.40 till rederiet att "friskintyg kan jag ej sända eder förrän jag blir det,av doktorn här på platsen". Begärt 796:40, fått 450:- Utdrag ur listan: Hemstickade kalsonger, helgdagshandskar, ett matbestick i silver (30:-),glasögon, vigselring, hårklippningsmaskin och handsax, plånbok, segelpåse med tillbehör, rutiga och vita örngott,vita kojlakan, kojmadrass 10:-, ett par natttovlor 4:25, nya helgdagsskor 22:-, Getskinnströja 38:-, nya galoscher 3:-

Matros Väinö Pahjasaras begärt 604:-, fick 450:-

Jungman Bertil Stolpe begärt 660:- ,fick 450:-

Eldare Helge BEngwall begärt 631:50, fick 337:50

Eldare Mauritz Alm, Norrköping, begärt 665:- fick 337:50

Jungman Paul Rydman begärt 583:-, fick 450:-

Ie maskinist Åhman begärt 1049:-,fick 1012:50

2e maskinist Gustav W.Johansson begärt 945:50, fick 787:50

Rederiet utbetalat 10462:50 enligt gällande lag för effekter och fick beloppet av SKN.

Egna noteringar:

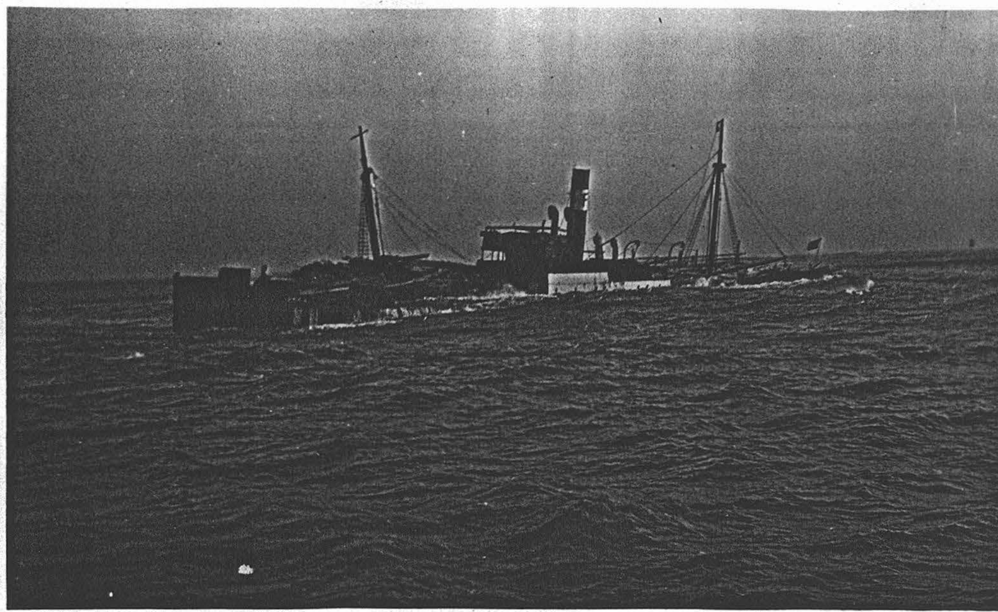
Vega minsprängdes på lat,c:a N 53°26'-long O. 5 6'och strandade 21.12 utanför Terschelling (Lloyds War Losses)

På sin sista resa prejades Vega 13.11.39 vid Bredgrund i Öresund av en tysk förpostbåt och beordrades följa med till Sassnitz för undersökning. Den 16.11.fördes fartyget med tyskt befäl ombord till Lübeck och blev liggande där en månad, medan besättningen fick tillbringa tiden ombord under bevakning. Först 17.12.gav Prisdomstolen i Hamburg tillstånd att fortsätta till Amsterdam. Resan fortsattes genom Kielkanalen och med tysk minlots sydvart längs de Frisiska öarna. Onsdag fm 20.12. lämnade den tyske minlotsen och en holländs

VEGA 20.12.39

minlots tog över. Då Vega kl.17.45 i mörkt, disigt väder med grov NW dyning kommit kommit 5' från Banks fyrskepp utanför Terschelling skakades hon utan förvarning av en våldsam exlposion. Ett flammande sken lyste upp decembermörkret, däckslastens plankor och bräder vräktes åt alla håll o. föll delvis ner över bryggan, förmasten knäcktes åt STB, de utsvängda livbåtarna ramponerades, rusånga började strömma ut midskepps och allt under däck skakdes sönder: spisen spräcktes, styrhyttsfönster och salongsspgeln, allt glas och porslin i pentryt, fotogenlamporna i sina hållare, allt slgs sönder. Eldare Mauritz Alm skulle just krypa till kojs i skansen Allt i skansen vräktes i stor oreda. Det verkade i explosionsögonblicket som man befann sig mitt i ett flammande eldhav. En eldare fick höften slagen ur led, en finsk lättmatros spräckte käken då han kastades upp mot överkojen.Ett par man till i skansen skadats. Däckslast hade barrikaderat dörrarn till däck och försvårade passagen. Midskepps blev flera man instängda i hytterna vars dörrar klämts fast, men kamrater fick ut dem. Medan de två skadade livbåtarna bemannades och firades drev Vega med vattenfyllt förskepp,flytande på lasten, vind för våg i det minfarliga området. ss Venern av Säffle på 1146 brton(ex Chloris) byggd -21 i Rendsburg av stål, skeppsredare Hugo Silvén, had ankrat 500 meter från haveristen och dit roddes båtarna, som läckte och blev halvt vattenfyllda. Efter ett riskfyllt och besvärligt arbete i mörkret hade alla 18 nödställda bärgats. 8 man i ena båten, 9 man och minlotsen i den andra. I dagningen 21.12 lättade Venern ankar och gick mot Ymuiden. 7 skadade fördes till sjukhus i Ymuiden och 3 av dem fick kvarstanna där. Konsulatet ordnade inkvartering och den 22.12 kläder och skor. Fredag 22.12 fördes alla utom de 3 på sjukhuset i buss till Amsterdam ,där sekreteraren på Konsulatet ordnade pass o.a.formaliteteroch sjöförhör hölls på Konsulatet. På julafton åkte besättningen med tåg till Sassnitz dit man kom kl16 och gick ombord på färjan. Denna avgick ej förrän på juldagens morgon. I Trelleborg sökte de lättskadade läkarvård. Alm sade 29.12 till Sölvesborgstidningen att " jag för min del vill säga tt var det en drivmina så är minorna fan så mycket kraftigareladdade än de var under förra kriget. Även då var jag ute och fick bevittna mer än en minsprängning".
- SS Venern överlevde kriget, såldes senare till RedAB Greta (Sigvard Ekman) i Stockholm och i okt. 1954 för 263000 till C:ia Santa Angelica Limitida i Costa Rica. Hon övertogs 24.10.54 i Sthlm av en 24 mans besättning som anlänt med flyg fån Alexandria.

VEGA 20.12.39



Vegas vrak 23.12.39 på bankarna vid Terschelling.

HISTORIK

Lastångare på 1300 brton byggd 1897 i Flensburg av stål (Ex Nordland) L.74,2 B.10,9 Tillhörig RedAB Falkvik (konsul Thure Carlsson) i Sölvesborg, som i april 1929 inköpt Vega från D/s AS Orion i Köpenhamn.Hon fick behålla sitt stjärnnamn. Vega övertogs i Sölvesborg i maj 1929 efter lossning av en last oljekakor från Marseille. Befh blev Bror Nilsson, som varit i rederiets tjänst sedan 1915. DS AS Orion hade inköps ss Nordland 1919 från D/S A/S Nordsöen i Köpenhamn, för vars räkning hon byggts . 2100 ton dw. 680 ihkr. Nordland sjösattes 1897 närmas efter Hapag-ångaren Meissen (skrotad 1925).Varvets leverans efter Nordland var Ksomoslinjens stora Itauri. -På resa Klintehamn-Jersey kom Vega 23.9.34 utanför Jyllands västkust in i en svår storm ,varvid Befh Bror Nilsson spolades överbord och försvann då han närmare skulle undersöka en propellerskada sedan man lyckats få bort en wire som fastnat i propellern. Han var från Mjällby, 59 år. Vega kom 26.9 till Rotterdam med förlust av 2/3-delar av däckslasten av höbalar. Ny befh blev Axel. Harald Johansson, med S.Walston som vikarie. -I början av sept 39 bunkrade Vega i hemstaden och hade samtidigt svårt att få fulltalig besättning. 17.12.39 förlorade redAB Falkvik sin ss Lister, den 201.2 förlorades Vega, men den återstående ss Falkvik överlevda kriget.

x I septemberorkanen 1934 försvann ss Gunhild av Säffle på 671 brton (Byggd 1920. Hugo Silvén)med alle man, 14 st, på resa Göteborg-Bremen med spannmålslast utan slingerskott.

MARS 21.12339

KOLLASTADE HÄLSINGBORGSÅNGARNA " MARS" OCH " CARL HENCKEL" TORPEDERADE I SNABB FÖLJD AV TYSKA U-21 i NORDSJÖN KL 06.30. AV 19 MAN PÅ MARS ÖVER= LEVDE ENDAST 2:e STYRMAN KNUT HERMAN NILSSON?

MARS 21.12.39

Rapport

Avgick Leith 20.12.39 destinerad till Vinga för order. Rumslast av 1899 ton kol för AB A.R. Appelquist Kolimport i Stockholm. 19 ombv. Djupg. F. 17'6"- A. c:a 18'. (fel! Lavéns Kolimport)

Olyckan inträffade 21.12.39 kl.06.30 på lat. N 57° - Long .0° 0 20'

Vind W 8 sekundmeter, grov sjö, god sikt. Befälet hade undertecknad, 2e styrman Herman Nilsson. STB sida midskepps uppriven. 18 dödade, en överlevande = undertecknad , som skadade benet.

Hälsingborg 30.12.39

Knut Herman Nilsson
2e styrman

Sjöförklaring i Hälsingborg kl.14 30.12 39

Ingiven skriftlig rapport:

Tisdagen 19.12.39 på e.m., var fartyget lastat med c:a 1900 ton kol. Kl.08 onsdag 20.12 kom lots ombord och lämnade fartyget sista slussen omkring kl.11 f.m. Resan fortsattes under lotsens ledning till omkring kl.14 då lotsen lämnade fartyget. Livbåtarna belvo utsvängda och flottarna voro ställda på 2ans resp 4ans luckor och fullt utrustade. Kl.15 passerades May Island och sattes kursen magn. ONO enligt Engelska amiralitetets order. Resan fortsattes under natten utan att ngt anmärkningsvärt inträffade till onsdag 21.12 omkring kl.06.30 då en fruktansvärd explosion hördes midskepps om STB sida. Sekunderna efteråt regnade det midskepps och över bryggan av kolstycken, bunkerluckor och annat löst som var stuvat midskepps. Fartyget begynte omedelbart att sjunka och sprungo de som voro på bryggan ner till flotten på 2ans lucka. U-tecknad hade vi olyckstillfället vakt på bryggan. Kring flotten på 2ans lucka församlade sig 6 eller 7 man, hur många var inte lätt att kontrollera i mörkret och villervallan. Några flera av besättningen syntes inte till. Jag sprang runt flotten för att kontrollera att alla surrningar var kapade. Därefter sprungo alla upp på flotten då vattnethade börjat komma in på fördäck. När fartyget sjönk gick det av på mitten och reste sig förskeppet rätt upp varvid flotten kom in under riggen, fastnade och drogs med under vattnet. När den lossnade och kom upp till ytan var endast 3 man kvar, nämligen jag själv samt matros Persson och lättmatros Holmquist. Höga rop på hjälp hördes utifrån mörkret men kunde ingenting göras för deras räddning. Flotten begynte driva för vind och sjö och signalerades med en ficklampa till ångaren Carl Henckel, vilket fartyg Mars hade sällskap med från England. Signalerna uppfattades från Carl Henckel som vände och styrde upp mot det ställe där Mars sjunkit för attbärga eventuella överlevande. Då ingen kunde upptäckas, vände fartyget och blevo vi 3 överlevande bärgade ombord på Carl Henckel omkring kl.09. - Vi hade varit

SKN EIII vol 125

MARS 21.12.39

ombord omkring 20 minuter då åter en fruktansvärd explosion inträffade varvid det var att åter springa till flottarna. Det samlade sig 9 eller 10 man på 2ans luckas flotte, bland dem jag och lättmatros Holmquist från Mars.Matros Larsson syntes inte till. Det gick med den flotten som ombord på Mars. Den kom under riggen, fastnade och kantrade varvid alla kom i vattnet.När flotten blev lös och kom upp till ytan var jag den första som kom upp på densamma. Efter kom Iestyrman på Carl Henckel samt lämparen på samma båt också ombord. Lättmatros Holmquist obeserverades några famnar från flotten, men han var alläredan död. Troligtvis hade han fått ett slag då pannan var blodig på honom. Vi drevo för vind och sjö hela dagen,natten och till följande f.m. den 22.12 då vi blevo observerade av Bergenångaren Hop och tagna ombord på densamma c:a kl.11 på f.m. Ångaren Hop anlöpte kRistiansand dit fartyget ankom kl.19 lördag 23.12. Här kom svenske konsuln i sällskap med läkare ombord och blev undertecknad sänd till sjukhus för skada på högra benet,vilken skada uppkom när flotten på Mars drogs under vattnet. Enär ingen ubåt kunde upptäckas får jag anse att explosionen härrörde från en mina.

Kristiansand 28.12.39
Knut Herman Nilsson
2e styrman å ss Mars

Sjösakkunniga vid sjöförhöret, fartygsinspektörem Victor Hansson och sjökapten N.Hammar ställt två frågor:

1) Om icke försök blevgjort att sjösäatta livbåtarna,eller om deesa blevo förstörda vid explosionen?
2) På vad sättde skeppsbrutna från ångfartyget Mars blevo bärgade ombord i ångfartyget Carl Henckel?

2e styrman Nilsson bekräftat följande: STB livbåt antagligen sönder-sprängts och då fartyget bröts av på mitten föllskorstenen över BB livbåt.Försök att sjösätta livbåtarnahade inte medhunnits. Carl Henckel hadegått upp vid sidan av flotten och tagit de tre männen ombord. Då fartygets hela besättning, utom Nilsson, påmönstrat Mars i Hälsingborg omedelbart före utresan tillEngland, hade Nilsson inte hunnit lära känna samtliga besättningsmän tillnamnet, men han intygade att samtliga i besättningslistan varit ombord vid olyckstllfället.

SKN EVII vol 33

LASTEN

1899,6 ton Lothian (Skotska) kol från Leith till Lavens Kolimport AB i Stockholm. SKN betalt 40177:96 för lasten 1.3.40 till försäkrAB Atland och den 6.2.40 till RedAB Wallonia 72037:80 för frakten.

Slutgeglerat 24.9.40

UD HP80c 3509 Mars var krigskaskoassurerad för 300.000:- kr

MARS 21.12.39

CREW LIST

+ Befh Emil Gotthard Gustavsson, Barsebäck, 10.4.93 Fört Mars sedan -32
+ Ie styrman Svend Holm, Suldrup, Danmark, 19.4.15
2e styrman Knut Herman Nilsson, Ås, Öland, - född 1874.
+ Ie maskinist Karl August Thorwald Lindomborg, Göteborg, 1.3.90
+ 2e maskinist Valdemar Johan Lorentz Nilsson, Hälsingborg, 16.12.07
+ Stuert Erik Otto Hansen-Lappeng, Helsingör, Danmark, 12.1.12
+ Kock Anton Ewald Nilsson, Stockholm, 17.1.13
+ Matros Karl Lauritz Larsen, Hals paa Laesö, Danmark, 7.9.04
+ Matros Arne Mårten Folke Petterson, Kalmar, 11.11.17
+ Lättmatros Reinhold Holmquist, Skurup, 30.11.21
+ Lättmatros Sven Ewald Ekvall, Ålem, 3.10.12
+ Jungman Bror Bromme Svensson, Ingelsträde, Väsby, 25.2.23
+ Smörjare Sven Gustaf Jönsson, Björnekulla, 9.4.00
+ Eldare John Gottfrid Lidberg, Junsele, Boden, 10.3.10
+ Eldare Erik Hannibal Berg, Hälsingborg, 25.8.14
+ Eldare Bror Yngve Eriksson, Riseberg, 4.10.12
+ Lämpare Albin Martin Månsson, Hälsingborg, 29.7.07
+ Maskinelev Nils Knut Hakvin Nilsson, Malmö, 13.1.13
+ Jungman Karl Otto Emanuel Lindberg, Södra Åsum, Ystad, 25.5.22

I Sjömansrullan på SKN liksom på KK är inte den räddade 2e styrman upptagen.

Effekter

Skeppsredare Morgan Wedlin, H-b, skrev 10.2.40 till SKN att någon uppställning på de omkomnas effekter ej kan förebringas. "Den ende överlevande, 2e styrman Nilsson, har av oss erhållit ersättnigg med kr 787:50 för effekter." - Detta i anledning av förfrågan från SKN om effektlistor, eftersom 2e maskinisten Nilssons moder, Hulda Elfrida Nilsson, H-b, den 8.2.40 genom advokatbyrå hört av sig hos SKN varför ingen beklädnadsersättning utbetalats för hennes son. SKN skrev i detta ärende till svar 9.2.40 att 787:50 skulle komma att utbetalas "för Eder klient" så snart rederiet inkommit med uppställning över ersättningsanspråken.

Den 14.2.40 kvitterade Mogan Wedlin, RedAB Wallonia, ut SKN:s effektersättnigg med totalt 11250:- kr.

KK FcIII vol 104

Christiansands Tidende 27.12.39

" Efter det han tagits upp av Carl Henckel gick styrman Nilsson upp till maskintoppen för att värma sig och byta till torra kläder. Men han hann

MARS 21.12.39

ej få av sig de våta kläderna innan det small igen. Matros Larsen hade gått akterut på Carl Henckel och måste ha dödats vid explosionen. Lätt-matros Holmquist var ute på en av sina första resor. Han var hårt med-tagen innan Carl Henckel kom till undsättning och skrek:"Jag klarar det inte! Jag klarar det inte!" - "Håll fastbara!" ropade 2e styrman Nilsson "Håll fast bara!" - "Jag kommer aldrig hem mera", grät Holmquist, som var bara 18når. - Holmquist kom upp på Flotten på Carl Henckels lucka 2 men försvann i djupet då även den flotten drogs ner av riggen och slog runt 2 gånger. Styrman Nilsson tog sig åter upp på den fast han skadat högra knät illa. På sjukhuset i Kristiansand fick Nilsson och Edlund ta emot julklappar och fick radio på rummet. Nilsson avsåg att åka hem till sim mor i Ås på Öland och ta det lugnt där tills benet blivit återställt."

KK Memorial 29.1.40

...Minsprängning eller torpedering.

"Den magnetiska ONO-liga kurs fartyget styrde efter passerandet av May Island delgavs befh före fartygets avgång från hamn genom ami-ralitetets försorg. Det vill därför synas som om fartyget råkat in i ett av tyskarna icke notifierat minfält."

Ex officio
Bo Bergström

Egna noteringar:

Mars och Carl Henckel torpederades kl 07.25 respektive kl 07.35 den 21.12.39 av U-21, Fritz Frauenheimer, på lat N 57 00′- 0. 00 17′, ONO May Island (Rohwer)

Mars bröts itu och försvann inom loppet av c:a 60 sekunder.Ingaav dem som var under däck torde ha hunnit upp på däck, särskilt som hela midskeppspartiet sprängts totalt sönder. Mars försvann innan dånet av explosionen ännu helt dött bort.Djupet på denna plats varierar mellan 80 och 100 meter. Då Carl Henckel sprängdes av en lika förödande explosion kl 07.15 ~~10 minuter senare~~ för-svann 2 av de 3 som tagits upp från Mars flotte.

Mars Historik

Laståmgare på 1475 brton byggd 1882 vid J.Redheads shipyard i South Shields av järn. L.76,4 B.11 Tillhörig Red.AB Wallonia (Morgan Wed-lin) i Hälsingborg. (Ex Torbjörn, Waterloo) Inköpt av Wallonia 1924 i mars från RedAB Ocean (Hugo Persson) i Landskrona såsom Torbjörn. Priset var då 160.000 kr. Ocean hade inköpt ss Waterloo i januari 1913 från Balls& Son i N.Shields för vars räkning hon byggts 1882.
2 -cyl. 600 ihkr triplemaskin. Welldäckad. Mars var Häslingborgsflottans

MARS 21.12.39

andra krigsförlust. Hälsingborgs andra krigsförlust 1914 var ångaren Everilda,byggd samma år som Mars vid samma varv. Liksom Mars bröts Everilda itu vid explosionen och endast en styrman överlevde.
Det var den gången Sveaångaren Luna som tog upp överlevande, och då även Luna minsprängdes strax därpå omkom alla utom styrmannen.

CARL HENCKEL. 21.12.39

DÅ " MARS" LANTERNOR FÖRSVANN KL 06.30 VÄNDE " CARL HENCKEL" FÖR ATT UNDSÄTTA SINA KAMRATER . EN TORPED FRÅN U-21 SPRÄNGDE BORT AKTERSKEPPET. BEFÄLHAVAREN OCH 8 MAN FÅTT SÄTTA LIVET TILL: 7 ÖVERLEVT PÅ FLOTTAR?

CARL HENCKEL 21.12.39

RAPPORT

Fartyget avgick från Leith kl.11.15 onsdagen 20.12.39 med rumslast av 1625 ton kol, destinerad till Stockholm via Malmö för läktring. Djupg F.17′2″- A. 18′3″. May Island passerades c:a 2′om BB varvid kursen sattes magn. ONO enligt Amiralitetets anvisningar till lat.N.57 30′- Long. O. 1 0′torsdag 21.12, då fartyget enligt loggen gått 112 nautiska mil från May Island i sällskap med ss Mars av Hälsingborg. God sikt, hög W sjö, utkik på backen. Då hörde jag på min vakt kl.06.25 ett dovt ljud som jag tyckte kom från mellandäck, men jag fäste inte något avseende vid det på grund av fartygets slingringar. C:a kl.06.30 förmärktes att Mars lanternor försvunnit,samtidigt som ett blinkande ljus observerades akterut om STB. Befh och manskapet purrades omedelbar och kursen ändrades ner mot detta ljus. Cirka 5 minuter efter kursändringen skedde en explosion underifrån som liksom lyfte fartyget. Omedelbart gavs order om att bemanna livbåtarna.BB båt sjösattes med mig och ytterligare 9 man. STB båt blev inte sjösatt. BB båt drev bort från fartyget och var svår att manövrera i den höga sjön. Då fartyget fortfarabde förblev flytande återvände vi och togs ombord av den kvarvarand besättningen. Sedan styrdes kurs ner mot en flotte med 3 man från Mars vilka togs ombord. En konferens hölls mellan befh, 2e styrman, chiefen samt mig, och sedan det konstaterats att fartyget kunde hållas flytande , beslöts att återvända till England, efter att först ha gjort en runda för att undersöka om några fler överlevande från Mars kunde upptäckas. Två matroser med kikare befann sig redan nu på ~~bryggan~~ övre bryggan,varjämte befh och de båda styrmännen spanade från undre bryggan, efter överlevande från Mars eller periskop från ubåt. Då rundan påbörjades kl.09.15 inträffade en andra explosion som helst slet bort akterskeppet från 4ans lucka. 5 man lyckades rädda sig på akterflotten och 3 på förflotten. Först nästa förmiddag,efter att ha drivit omkring i den höga sjön med ständig överspolning,räddades folket på akterflotten c:a kl.10 fm och folket på förflotten c:a kl 10.30 av ss Hop av Bergen där vi fick den bästa omvårdnad. Vi landsattes i Kristiansand på aftonen den 23.12. Samtliga tider efter G.M.T.

2e styrman Nilsson från Mars och eldare Edlund kvarlämnades på sjukhuset i Kristiansand och resten hemsändes genom Sv. konsulatets förmedling sedan de nödigt ekiperats.

Hälsingborg 28.12.39

Emil Schalling

Ie styrman

(Se även slutet av sjöförhöret sid 2)

CARL HENCKEL 21.12.39

Sjöförklaring i Hälsingborg 29.12.39 kl.10.

Huvudredaren skeppsmäklare Peter Trolle-Henckel infunnit sig.
Besättningen assurerad i Svensk Krigsförsäkringspool i Sthlm
Kasko i SKN.
Lastägaren, Sivers & Ulrich AB i Stockholm ej något ombud.
Sakkunniga: Fartygsinsp. Victor Hansson & kapten N.Hammar: ställt följande frågor:

1) Var livbåtarna utsvängda?
2) Blev BB livbåt åter hissad sedan den återvänt till fartyget och dess besättning åter gått ombord?
3) Blev livbåtarna förstörda vid expl. nr 2 eller eljest anledningen till att de ej blev sjösatta?

Ie styrman: Livbåtarna varit utsvängda under hela resan. Sedan BB båt återvänt och besättningen tagits ombord på Carl Henckel togs livbåten på släp men slet sin förtöjning och försvann redan innan den andra explosionen inträffat. Huruvida STB båt blivit sjösatt före andra expl. vistte han ej.

2e styrman & matros Söderholm: Samstämmigt berättat att även STB båt på order av befh sjösatts före explosion nr 2 och förtöjts akteröver. Denna båt låg ännu förtöjd vid fartyget då den andra expl. inträffade.

Smörjare Samuelsson & eldare Lindblom: Haft vakten i maskin. Båtarna varit utsvängda.

Lämpare Strömwall: Legat och sovit i skansen då den första expl. inträffat Kände ej till hur det gått med livbåtarna.

Rapport om Sjöolycka: Avgick Leith 20.12 med last av c:a 1625 ton kol. Djupg .F.17'2"- A. 18'3" 17 ombv. Olyckan inträffat kk.09.15 GMT den 21.12. Fartyget sjunket. Två förda till sjukhus. 10 hava ljutit döden. Fartyget förlorat. Troligen minsprängning.

KK Memorial 13.2.40

...Det mest antagliga är att fartyget minsprängts.
Ex officio
Bo Bergström

Konsulatet, Christiansand 27.12.39 i brev till KK

"Konsulatet har herved aerbördigst at inrapportere at mandskabet fra antagelig mineprengte Sv.ss Carl Henckel og Mars av Hälsingborg blev ilandbragt hersteds av en damper Hop av Bergen lille juleaften den 23.12.
Alle mandskaper blev sörget for paa bedste maate. De 6 fra Carl Henckel blev hjemsent juleaften og de 2 der var inlagt paa sygehuset blir hjemsent imorgen. Nogen naermere indberetning anser Konsulatet det unödvendig

CARL HENCKEL 21.12.39

at gi, i det jeg tillater mig henvise til vedlagte ex. av "Christiansands Tidende."

Kungl. Svenske Konsulatet
Konsul
B.Due

Sammandrag ur "Christiansands Tidende" ons. 27.12.39

Lille Juleafton ved 2-tiden kom ss Hop av Bergen in paa Christiansands havn med 8 överlevende fraa Carl Henckel og Mars. Av dem var en man den ende överlevande av Mars 19 man stora besättning. Av sammanlagt 36 man på de två fartygen har alltså 28 man omkommit. Från Mars överlevde bara den 45-årige 2e styrmannen Herman Nilsson, som togs upp från en flotte av Carl Henckel tillsammans med 2 kamrater,men innan de ens hunnit få torra kläder på sig sprängdes även Carl Henckel och sjönk lika fort som Mars. Efter 25 timmar på en flotte på ett upprört hav Nilsson liksom 7 man från Carl Henckel upptagna av Hop. 2e styrman Nilsson och eldare Godtfred Edlund fördes till klinikeni Kristiansand. Nilsson skadat ett knä, Edlund skadat ryggen. De togs omhand av dr Odd Benestad. De 6 andra var inte värre däran än att de omgående kunnat ekipera sig med konsul Dues bistånd 2e styrman Nilsson har berättat att han efter att ha räddats ombord på Carl Henckel gått in på maskintoppen för att värma sig, men inte hunnit ta av sig de blöta kläderna förrän en explosion inträffade akterut under lucka 4. Carl Henckels akterskepp slets bort och fartyget sjönk på två minuter. Havet var upprört och kallt. Överlevande hade klamrat sig fast vid en flotte, men en efter en hade männen spolats bort. Då Hop siktades tändes ett red-light som observerades från Hops brygga. Eldare Edlund måste hjälpas ombord på Hop. Orsak till att så många föll av Carl Henckel flotte var att den fastnade under akterriggen då fartyget sjönk och flott slog runt. Det var förfärligt att höra kamraternas rop på hjälp och inte kunna göra någonting. Man hördd skriken i över en halvtimme.Flottens åror hade spolats bort och i den svåra sjöhävningen fanns ingen möjlighet att manövrera flotten. De två från Mars som förutom Nilsson togs upp av Carl Henckel var en Dansk matros Larsen och 18-årige lättmatrosen Holmquist som var ute på en av sina första resor. Larsen befann sig akterut i skansen på Carl Henckel då fartyget sprängdes och blev troligen dödad omedelbart vid explosionen. Holmquist höll sig länge fast vid samma flott som Nilsson men var mycket medtagen och orkade inte hålla sig fast vid flottens oupphörliga krängningar i sjöhävningen. Han hade "ynket sig". "Jag klarar det inte! Jag klarar det inte!" skrek han med gråt i rösten. -"Håll fast! Bara håll fast!" ropade Nilsson till honom. "Jag kommer aldrig hem mera", grät Holmquist och kort därpå släppte han taget och

CARL HENCKEL 21.12.39

sjönk. Nilsson slog sönder sitt knä när Carl Henckels flotte fastnade i riggen och slog runt ett par gånger innan den flöt upp. Nilsson, som är ogift, hör hemma i Ås på Öland och hans mor lever. "Han har fått julegaver paa kliniken og allslags godt fraa konsulen og svenskere i Christiansand. Han og Edlund har for exempel fåt radio paa rummet." Nilsson tackar besättningen på Hop för visad hjärtlighet , de t.o.m. hurrade när de skeppsbrutna lämnade Hop. Efter övernattning på hotell Norge avreste de 6 från Carl Henckel med middagståget julafton till Oslo och Sverige. 2e styrman Eldstrand har berättat att Carl Henckel anlände till Leith torsdag 14.12 från Göteborg och sedan lastade kol vid Nr 1 Coal Hoist i Edinburgh Dock. På hemresan gick Mars och Cerl Henckel i sällskap, men torsdag 21.12 kl.06.30 purrades alle man på Carl Henckel - eftersom Mars lanternor plötsligt försvunnit. Medan man höll på att sätta ut BB livbår hördes en smäll från akterskeppet som träffats av en mina. Det visade sig dock att endast mindre läckage uppstått. Livbåten hade hållit sig långsides fartyget. MAskinoch pumpar hade startas igen och man gick mot Mars position. Vid 08-tiden siktades 2 drivande flottar. Den ena befanns vara tom, på den andra fanns 3 man som togs upp.Man beslöt ombord att vända om till Engelsk hamn, men i det rodret lades om kom explosion nummer två som hade en förfärlig verkan.Plankor,kol,luckor vatten och rök "stod tilvejrs i mastehöide" och det avslitna akterskeppet sjönk omedelbart. Inom 2 minutervarhela fartygetborta. Alle man hade hoppat överbord och det gällde sedan attklamra sig fast vid flotten.

CREW LIST

OBS. Fartygets 2e maskinist August Wilhelm Olsson,Håkanstorp,19.2.86, påmönstrad 17.11.39, drunknade i Leith kl.18.40 den 19.12 efter att ha fallit i vattnet från kajen i Edinburgh Dock u rådande mörkläggning. Carl Henckel fick avgå utan 2e maskinist. (Leith?)

✝ Befh Karl Martin Eklund, Göteborg, 25.12.94 Befh sedan april 39
Ie styrman Carl Emil Schalling,N.Ågatan 8,Göteborg, 25.12.94 (17.11.39)
2e styrman Verner Elfstrand, Vadmansgatan 7, Göteborg, 2.10.95
✝ Chief Victor Harald Dahlgren, Risåsgatan 3, Göteborg, 6.1.87
✝ Stuert Sven Roland Jansson, Stilla Gatan 11, Göteborg, 31.5.19
✝ Kock Stig Olof Mauritz de Verdier, Sågggatan 34,Göteborg,8.11.96
✝ Matros Rickard Andres Christiansen,Köpenhamn (Adress okänd),28.2.18
✝ Matros Otto Wilhelm Holm,Surbrunnsgatan 2,Göteborg,30.5.84
Matros Lennart Söderholm, Wasa,Finland,f.1911 (Sv.Sjöfolksförbundet,Gtbg)
✝ Lättmatros Olav Emil Fogman,Strandbacksgatan 8,Söderhamn,24.8.13 (4.10.39)
✝ Jungman Erik Johansson, Aspared, Lärje, Götebrog, 17.5.20

forts

CARL HENCKEL 21.12.39

Crew list -forts

† Jungman Torsten Oscar Lennart Andreasson,Slottskogsgatan 78,Gtbg,13.12.19
Smörjare Karl Samuelsson,Åkaregatan 16,Ekebäck, Nya Varvet,Gtbg,f.-94
Eldare Charles Gottfrid Edlund,Slottskogsganat 24B,Gtbg, 26.1.87
Eldare Nils Erik Wilhelm Lindblom, Djurön, Norrköping, 17.5.19
Lämpare Karl Rune Strömwall, box 404, Fagersta, 5.9.12
X Samt från Mars: 2e styrman Nilsson, Matros Larsen och lättmatros Holmquist, av vilka endast Nilsson överlevde.

Brev till KK från Ie styrman Schalling 8.1.40

" Har i G.T. sett att fertyg skall få bättre flottar och bättre utrustade. Det är på tiden att så sker,Vad är skillnaden mellan att i dessa tider från Sverige utsända dåligt utrustade sjömän och för krigförande att sända ut dåligt tränade och utrustede soldater? På grund av den erfarenhet jag fått från Carl Henckels förlisning tager jag mig friheten fram hålla: .-.
Jagrekommenderar befäl och besättning på ss Hop av Bergen till benägen hågkomst för visad god sjömansprestation.

Högaktningsfullt
C.G.Schalling
% Engström, Kungsgatan 27,Alingsås

(I avskriften från KK Fartygsinspektionsbyrå till Sjöfartsbyrån,Sthlm, 7.2.40, är som synes allt Schalling hade att säga utlämnat.
Sjötekn. konsulenten Bo Bergström skrivit längst ner på koppan:
" Sjöförklaringen utvisar icke någon exceptionell sjömansprestation vid upptagandet av deskeppsbrutna å flottarna från Carl Henckel."

Stockholm 31.3.40
Bo Bergström

SKN EVII vol 25

LASTEN

1625,55 ton Lothian (Skotska) kol från Leith till Sivers & Ulrich Kolimport i Stockholm. 925,14 ton lastats i förrummet, 699,14 ton i akterrummet.

SKN utbetalat 30977:- för lasten 17.1.40
-"- 46168:32 för frakten till rederiet 19.1.40
Slutreglerat 23.9.40

UD HP80c vol 3509: Carl Henckel var krigskaskoassurerad för 205000:-kr

EFFEKTER

Till omkomnas anhöriga utgick från SKN i lag stipulerad standardersättning. Befh änka fick 1800:- Lägsta belopp 337:50 Ie styrman

Schalling begärt ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ 1476:50 för bl.a radio 250:-,kikare 90:- 2 klockor 50:- Han fick 1012:50. 2e styrman Elfstrand förlorat för 1120:- han fick ut 787:50 för bl.a tavlor, silverur, böcker och papper, cigarettändare, cigarettetui i silver, tobakspung och stor garderob. Matros Edlund begärt 531:- fick ut 337:50 Matros Söderholm begärt 764:- fick 450:- Söderholm tagit upp i sin lista bl.a Kakhiställ, Islandströjor,långa gummistövlar, läderstövlar, träskostövlar, vadderad rorsrock,dongeriställ, madrass och två filtar.

RedAB Henal den 17.1.40 utkvitterat från SKN 205000:- i totalförlustersättning för fartyget.

7

Egna noteringar:

Mars och Carl Henckel sänktes båda av U-21, Fritz Frauenheim,21.12.39 ONO May Island på lat. N.57 00'- Long, O. 0 17'. Angreppet på Mars inleddes kl.07.25 tysk tid och resulterade i direktträff. Angreppet mot C.H. inleddes 07.35. Rohwer har ingen exakt tid för torpedträff angiven; U-21 torde ha missat med åtminstone en torped. Den första "smällen" som resulterade i visst läckage akter men inga större skdor, kan ha orsakats av en torped som inte exploderat. Ett ~~[illegible]~~ tekniskt fel på alla tyska torpeder resulterade under första krigshalvåret och ända frm till sommaren 1940 i ett stort antal uteblivna explosioner vid direktträff på fartyg. Carl Henckel "lyftes" kl.06.35 GMT av en "explosion underifrån" men ~~inga skador~~ mindre läckage uppstod. Den torped som sänkte fartyget exploderade 09.15.GMT. De som var på däck visste inte åt vilket håll de skulle springa. 1½ minut senare sjönk fartyget med aktern före på ungefär samma plats som Mars. Förflotten med 10 man fastnade i riggen, drogs ner, slog runt 2 gånger och flöt sedan upp. Endast 3 man tog sig åter upp på den. 5 man räddade sig på akterflotten. På flottarna fanns bara några genomdränkta yllefiltar. På eftermiddagen den 21.12 såg de skeppsbrutna en armada på 40 bombplan passera på stor höjd. Carl Heckels befh Eklund sågs sist flytande livlös på en livboj med ansiktet under vattnet. STB livbåt drogs ner med fartyget. BB båt hade slitit sig och försvunnit före explosionen. Vid flera tillfällen sågs flyplan och männen viftade med en trasa på en åra och blinkade med en ficklampa. Blötan och kylan var svår. Först följande morgon, 22.12 kl 10 fick Hop syn på flottarna och kom till undsättning. Inom en halvtimme togs alla 8 upp. Eldare Edlund, som skadat ryggen, måste hissas upp på däck. Att komma ombord på Hop var som att "komma ini himmelriket." Kl.14 23,12 lille julaften

CARL HENCKEL 21.12 39

kom Hop in till Kristianaand, där Mars 2e styrman Nilsson och eldare Edlund fördes till sjukhus. Konsulatet tagit hand om de övriga.

Hop av Bergen borta på nästa resa:

ss Hop av Bergen avgick den 2.2.40 i barlast från Bergen destinerad till Middlesbrough och försvann med hela sin besättning, 18 man.
Efter kriget kunde det fastställas att Hop blev torpederad den 4.2.40 kl. 04015 av U-37 Werner Hartmann på N.58° 55'- W.00° 14'

HISTORIK

Laståangare på 1379 brton byggd 1882 vid T.Turnbull & Son i Whitby av järn L. 72,6 B.10,3 Tillhörig Red AB Henal (Peter Trolle-Henckel) i Hälsingborg. (Ex Harrisborg, Severini, Leila, Henrietta) 1900 ton dw. 600 ihkr. Byggd som Henrietta för Best,Ruby & Co i London, såld 1888 till T Marwood & son i Whitby och omdöpt till Leila. Äganderätten överfördes 1893 på Nacclay & Macintyre i Glasgow. Såldes 1912 till skeppsredare H.Skougaard i Langesund och omdöpt till Severine. 1915 räddade hon i Nordsjön besättningen på ss Vendela av Göteborg som sprungit läck och sjunkit. 1923 inköptes hon av nybildade redAB Orion (H.Edling) i Hälsingborg för 200.000:- kr och blev Harrisborg. 1928 bärgade hon i Östersjön 4 man från skonerten Ingeborg av Jernavik. I juni 1934 köpte det nybildade redAB Henal ångaren för endast 39000:- från RedAB Orion i likvidation och hon fick namnet Carl Henckel. Innan Carl Henckel lämnade Leith på sin sista resa hade den drunknade 2e maskinisten August Wilhelm Olsson begravts på Seafield cemetery i Edinburgh. (se sid 4) Olsson blev ett offer för mörkläggningen. Han trampade fel på kajen på väg till fartyget i den svarta kvällen 19.12.39 , föll i och var död då stuert Sven Jansson och matros Christiansen fick upp honom.
Red AB Henal gick i likvidation i juni 1940.

NORDEN 27.12.39

SPLITTERSKADAD I ÅBO HAMN UNDER RYSK BOMBRAID MOT STADEN OCH HAMNEN.

Rapport

Avgick mån 25.12.39 kl 13 från Stockholm destinerad till Åbo med full last av styckegods. Anlänt till Åbo kl 02.15 ond 27.12. Då ej kajplats fanns måste fartyget på hamnlots order ankra på redden och kvarligga vid iskanten Kl 01.30 samma dag gavs flyglarm enär ryska bombflygare siktats. Besättningen skyndsammast tagit sig iland över isen och sökt skydd. Kl 15.30, då faran var över och besättningen kommit ombord, konstaterades 6 bombnedslag i isen i närheten av fartyget, därav ett c:a 10 meter för om fartyget, varvid bomskrärvor förorsakat skador på BB bog över fasta däcket. Fartyget kvarlåg i isen till kl 16 torsdag 28.12 då order kom att förhala till kaj för lossning och lastning. Flygalarm och bombraider förekom varje dag med stora bränder i staden och sänkta fartyg i hamnen. Söndag 31.12 kl 03 var fartyget lastat och klart men måste avvakta mörkrets inbrott på kvälle för avgång eftersom all fartygstrafik i dagsljus är förbjuden av de militära myndigheterna. Under dagens lopp var det åter bombfällning över hamnområdet varvid ett bombnedslag i isen c:a 8 meter från BB-sidan splitterskadade däckshus och inredning, livbåten på BB-sidan och bombskärvor anställde andra mindre skador på däck Kl 15 15 kom lots ombord och fartyget avgick från Åbo och anlände till Stockholm, Stadsgårdskajen, kl 05.50 tisdag den 2.1.40.

L H Engström
Befh

Besiktning i Stockholm den 2.1.40

Besiktningen utförts under lossning vid Stadsgårdskajen av magistratsbesiktningsman Hugo Tolleus.

Fartygssidan BB: C:a 30 märken av splitter varav de flesta endast i grå färgen.

Förestånderskans hytt: Hyttdörren & skottpartierna runt dörren inpressade av lufttrycket. Glaset krossat i förliga fönsterventilen och gjutjärnsramen skadad 2 genomslag i plåten intill ventilen. Hyttspegeln söndeslagen. Ommålning nödvändig.

Köket: Genomslag i plåten för om dörren, glaset krossat i 2 ventiler, djup intryckning i skottet akter om köket.

Däcket: 2 däcksplankor sönderskurna av splitter för om salongsskottet, förliga bryggstöttan bockad.

Kobryggan: Teakskärmen genomslagen på STB och BB sidor BB skärm och räcket akter därom intryckt. Segelduksskydden på och över räckverket söndерslitna.

Navigationshytten: Genomslag i plåtskottet. Teakdörren genomslagen och förstörd, dörrkarmen skadad, skottet i tamburen skadat, reinglednings trådar avskurna.

forts

NORDEN 27.12.39

Båtdäck: BB livbåt fått 2 bord genomslagna av bombsplitter BB luftrörs hatt genomslagen Aktermasten lätt skadad i nedre delen av svarta fältet

Reparationkostnad kr 1625:-

El Svetsnings AB i Sthlm 2.1.40 svetsat igen div hål efter splitter å bordläggning och däckshus Kostnad 172:80 inkl körtid för svetsbil till Stadsgårdskajen .

Sveabolaget anmälde skadan till SKN 17.1.40
Slutlig reparation ~~xxxxxxxxx~~ ägde rum 6-7.7.40 Vid Eriksbergs varv i Gtbg

---

UDHP 80C 3512

Brev från Stig Sahlin,Helsingfors,till utrikesrådet G Engzell på UD i Sthlm, daterat Helsinki 3.1.40

Förtroligt

Broder,
Svenska konsulatet i Åbo meddelar att Sveabolagets ss Norden erhöll vissa skador vid luftbombardemanget mot Åbo den 30.12.Fartyget fick fönster inslagna och splitterskador i bordläggningen. Skadorna hade ej inverkat på sjövärdigheten och fartyget avgick samm dag på kvällen.Inga personskador hade vållats.Rykten om att ännu en svensk båt träffats under de senaste dagarnas flygangrepp mot Åbo ha ej bekräftats av konsulatet i Åbo.

Din tillgivne.
Stig Sahlin

Crew list för Norden juli 1940

Befh L H Engström
1e styrman C.B.Olofsson
2e styrman N.G.Pettersson
Rorgängare S.E.Boquist
1e maskinist A.W.Enberg
2e maskinist A.S.Sjöström
Föreståndarska Maria Lundgren
Kock K.O.Schröder
Städerska Hilma Gustafsson
Matros J.Hj.Jonsson
Matros E.G.Fransson
Matros K.G.Wedin
Jungman N.J.Hammarqvist
Eldare A.R.Andersson
Eldare K.H.Olsson
Eldare K.G.Thorberg

Norden var en liten kustångare på 520 brtön byggd 1914. Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em Högberg) i Stockholm.

NORDEN 27.12.39



Scen från Åbo hamn den 3.1.40.

Den 13.1.40 utsattes ss Heimdall för en rysk flygattack och den 6.2 sänktes Sveabolagets Wirgo i Ålands skärgård av ryskt flyg. Se även bombningen av Marianne utanför Helsingfors 1.12.39